Ennepe-Ruhr-Kreis

Endbericht

2. Fortschreibung Nahverkehrsplan

Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Ennepe-Ruhr-Kreis

2. Fortschreibung Nahverkehrsplan

Endbericht

Auftraggeber
Ennepe-Ruhr-Kreis
Fachbereich Finanzen, Kreisentwicklung und Soziales
Hauptstraße 92
58332 Schwelm

Auftragnehmer
Planungsgruppe Nord
Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung
Dörnbergstraße 12
34119 Kassel

Telefon: 05 61 / 8 07 58-0
Telefax: 05 61 / 8 07 58-58
Email: pgn@pgn-kassel.de

Internet: www.pgn-kassel.de

Bearbeitung
Frank Büsch (seit 23.09.08 als Unterauftragnehmer)
Isabell Galonska
Kirsten Krasel
Simone Sachsenmaier
Mathias Schmechtig

Kassel im April 2009

Gesellschafter der Planungsgruppe Nord - PGN:

Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel ■ Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Vorwort des Landrates zur Endfassung des NVP EN 2009

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist für die nachhaltige Entwicklung des Ennepe-Ruhr-Kreises als Wirtschafts-, Wohn- und Naherholungsstandort von entscheidender Bedeutung. Er schafft die Voraussetzung für eine umweltverträgliche Abwicklung der lokalen und regionalen Verkehrsströme und sichert zugleich die Mobilität nicht motorisierter Bevölkerungsgruppen.

Aufgrund der demografischen Entwicklung und der kritischen Lage der öffentlichen Haushalte stehen die Verkehrsunternehmen in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen. Während die Schülerinnen und Schüler als wichtigste Nachfragegruppe an Bedeutung verlieren, kommt der alten- und behinderten-gerechten Gestaltung des ÖPNV sowie dem Freizeitverkehr eine immer größere Bedeutung zu.

Als Aufgabenträger steht der Ennepe-Ruhr-Kreis in besonderer Verantwortung für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Kreisgebiet. Ihm obliegt es, ein bedarfsgerechtes und zugleich wirtschaftliches ÖPNV-Angebot sicherzustellen und mit den vorhandenen finanziellen Ressourcen in Einklang zu bringen. Das wesentliche Steuerungsinstrument für diesen Abstimmungsprozess bildet der Nahverkehrsplan, in dem Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen sind.

Die zu erwartenden Veränderungen in der Nachfragestruktur und im Nachfrageverhalten, neue umweltpolitische Anforderungen, sich verengende finanzielle Spielräume und die Änderung des EU-Rechtsrahmens machten es notwendig, den Nahverkehrsplan für den Ennepe-Ruhr-Kreis (NVP EN) ein zweites Mal fortzuschreiben. Dies geschah wie in den Vorjahren in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, den kreisangehörigen Städten, den benachbarten und übergeordneten Aufgabenträgern, den Behindertenvertretungen sowie den fachinteressierten Verbänden und Institutionen im Kreisgebiet.

Mit der Fortschreibung konnte die Zielvorgabe des Kreistags umgesetzt werden, das Nahverkehrsangebot auf der Basis des bestehenden Leistungs- und Ausgabevolumens zu optimieren und verstärkt an den konkreten Bedürfnissen der Fahrgäste und der zu erwartenden Nachfrage auszurichten. Der Abbau festgestellter Parallelverkehre und Überbedienungen hat es dabei ermöglicht, noch vorhandenen Bedienungslücken kostenneutral zu schließen. Zugleich sichert der NVP EN auch in nachfrageschwachen Teilräumen des Kreisgebietes eine Mindestbedienung, die zur Mobilitätssicherung der Bevölkerung nicht unterschritten werden darf.

Erstmalig enthält der NVP EN verbindliche Qualitätsvorgaben, die durch die Verkehrsunternehmen bei der Ausgestaltung des Angebotes zu beachten sind. Sie betreffen nicht nur das zu erbringende Fahrplanangebot im Stadt- und Regionalverkehr, sondern auch die Ausstattung der Fahrzeuge und Haltestellen sowie den Betriebsablauf. Damit gewährleistet der Ennepe-Ruhr-Kreis für seine Bürgerinnen und Bürger eine hohe Ausstattungs- und Servicequalität unabhängig von dem mit der Leistungserbringung betrauten Verkehrsunternehmen.

Große Teile der geplanten Angebotsänderungen konnten bereits zum Fahrplanwechsel am 14. Juni 2009 umgesetzt werden. Die überwiegend positive Resonanz der Fahrgäste bestätigt den Kreis als Aufgabenträger, den Weg einer bedarfsorientierten Optimierung des Fahrplanangebotes auch in den kommenden Jahren konsequent fortzusetzen.

Gleichzeitig wird das Thema „Qualität und Service“ weiter an Bedeutung gewinnen. Insbesondere auf den Feldern Fahrgastinformation und Anschlusssicherung, Sauberkeit und Komfort sowie Sicherheit und Gewaltprävention sind zusätzliche Anstrengungen erforderlich, um weitere Bevölkerungsgruppen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu gewinnen.

Aufgrund des demografischen Wandels wird im Ennepe-Ruhr-Kreis der Anteil älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen in den nächsten Jahren kontinuierlich zunehmen. Die barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV hat daher in Zukunft eine herausragende Bedeutung. Sowohl die den Kreis bedienenden Verkehrsunternehmen als auch die kreisangehörigen Städte als Baulastträger sind deshalb dazu aufgerufen, die geplanten Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten zügig umzusetzen.

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan, den der Kreistag in seiner Sitzung am 30. März 2009 beschlossen hat, verfügt der Ennepe-Ruhr-Kreis über eine solide und umfassende Grundlage zur Ausgestaltung des ÖPNV in den kommenden Jahren. Ich danke allen Beteiligten, die mit ihrer konstruktive Mitarbeit zu diesem qualitativ hochwertigen Planwerk beigetragen haben.

Schwelm, den 01. September 2009

Dr. Arnim Brux
Landrat des Ennepe-Ruhr-Kreises

Inhalt

Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans **1**

1 Rahmenvorgaben für die aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans **5**

2 Leitlinien zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis **7**
2.1 Rahmenziele 7
2.2 Exkurs: Hierarchisierung des ÖPNV-Systems - Qualität des ÖPNV und Konkurrenzfähigkeit zum MIV 10
2.3 Grundsätze für die Ableitung und Festlegung eines „betrauungsfähigen ÖPNV-Angebotes“ 12
2.4 Zielsetzungen „barrierefreier ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis“ 14
2.5 Qualitätsstandards 16
2.5.1 Bedeutung der Qualitätsstandards für die Betrauung bzw. Vergabe von Verkehrsleistungen 16
2.5.2 Anforderungen an die Angebotsqualität 18
2.5.3 Anforderungen an die Qualität der Infrastruktur 35
2.5.4 Qualitätsanforderungen Betrieb 45

3 Raumstrukturanalyse **49**
3.1 Raumstruktur, zentrale Orte und räumliche Verflechtungen 49
3.2 Einwohnerentwicklung und Altersstruktur 50
3.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerbeziehungen 51
3.4 Schul- und Bildungseinrichtungen 53
3.5 Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen mit wesentlicher Relevanz für den ÖPNV 54
3.6 Pkw-Dichte im Ennepe-Ruhr-Kreis 55
3.7 ÖPNV-relevante Strukturentwicklungen seit 2001 56

4 Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur **57**
4.1 Aufgabenträgerschaft 57
4.2 Schienenpersonennahverkehr 57
4.3 Straßengebundener ÖPNV 59
4.3.1 Organisationsstruktur 59
4.3.2 Liniennetz und Bedienungsangebot 60
4.3.3 Verknüpfungen 64
4.3.4 Tarifstruktur 66
4.4 Betriebsleistungen, Wirtschaftlichkeit und Zuschussbedarf 66

5	**Einschätzung der Umsetzung der 1. NVP-Fortschreibung**		**68**
	5.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	69
	5.2	Maßnahmen im Busliniennetz	70
	5.3	Einsatz besonderer Bedienungsformen	72
	5.4	Freizeitverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln	73
	5.5	Infrastruktur- und Investitionsplanung	75
	5.6	Bedeutende Infrastrukturplanungen	76
6	**Gesamtverkehrsaufkommen im Untersuchungsraum**		**77**
	6.1	Methodik	77
	6.2	Verkehrsaufkommen gesamter motorisierter Verkehr	77
	6.2.1	Regionale Verteilung der Quell-/ Ziel-Verkehre	78
	6.2.2	Verkehrsverflechtungen im Kreisgebiet	79
7	**ÖPNV-Nachfrage**		**80**
	7.1	Linienbezogene Nachfrage	80
	7.2	Nachfrage nach Haltestellen	80
	7.3	Bewertung der Nutzungsintensität	82
8	**Bestandsbewertung (Stärken-Schwächen-Analyse)**		**84**
	8.1	Bewertung der Angebotsqualität	84
	8.1.1	Erschließungsdefizite	84
	8.1.2	Bedienungs- und Verbindungsdefizite	91
	8.1.3	Auslastung der Bedienungsangebote	96
	8.1.4	Zeitverlustpotenziale	97
	8.1.5	Anbindung ÖPNV-relevanter Ziele im Freizeitverkehr	99
	8.1.6	Qualität der Systemverknüpfung	101
	8.1.7	Parallelverkehre	101
	8.1.8	Transparenz und Übersichtlichkeit des ÖPNV-Systems	102
	8.2	Bewertung der Infrastruktur	104
	8.2.1	Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte	104
	8.2.2	Fahrzeugausstattung	110
	8.2.3	Bewertung der Barrierefreiheit	111
	8.2.4	Vertriebs- und Informationssystem	113
	8.3	Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV	115
9	**Prognose**		**124**
	9.1	Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten	124
	9.1.1	Allgemeine Strukturdaten für die Nachfrageentwicklung	124
	9.1.2	Kleinräumige Entwicklungen	128
	9.2	Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage	131

10 Entwicklungskonzept 133
10.1 Grundsätze und Rahmenvorgaben 133
10.1.1 Vorgaben SPNV-Angebot 134
10.1.2 Liniennetzkonzept 136
10.1.3 Verknüpfungssystematik 137
10.2 Angebotskonzept (betriebliche Maßnahmen) 139
10.2.1 Betriebliche Maßnahmen in HVZ/ NVZ 139
10.2.2 Betriebliche Maßnahmen in SVZ 159
10.2.3 Zeitplanung (Umsetzungshorizont) 169
10.2.4 Verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung der Maßnahmen 172
10.3 Infrastrukturkonzept/ Investitionsplanung 177
10.3.1 Maßnahmen im SPNV 177
10.3.2 Kommunale Schienenstrecken unter Berücksichtigung der IGVP NRW 179
10.3.3 Betriebshöfe und technische Infrastruktur 180
10.3.4 Haltestellen und Verknüpfungspunkte 180
10.3.5 Park&Ride-Anlagen 191
10.3.6 Bike&Ride-Anlagen 191
10.3.7 Beschleunigungsmaßnahmen 191
10.3.8 Maßnahmen im Straßenraum und betriebliche Infrastruktur 192
10.4 Fahrzeugbedarf und -ausstattung 194
10.5 Regie- und Vertriebssystem 195

11 Tarifsystem 221

12 Betrauung und Finanzierung 223
12.1 Betrauung der Verkehrsunternehmen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 223
12.2 Finanzierung des betrieblichen Leistungsangebotes im ÖPNV 224
12.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 225
12.2.2 Basisangebot im straßengebundenen ÖPNV 225
12.2.3 Erweiterungs- und Ergänzungsangebote 226
12.3 Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur 227

13 Strategische Umweltprüfung 228

14 Wirkungsanalyse 231

Abbildungen

1	Bausteine der Ableitung und Festlegung eines „betrauungsfähigen ÖPNV-Angebotes“ im Ennepe-Ruhr-Kreis	13
2	Bedeutung der Qualitätsstandards für die Betrauung bzw. Vergabe von Verkehrsleistungen	17
3	Zusammenhang zwischen „Differenzierte Qualitätskategorien des ÖPNV“ und „Angebotsstandards“	19
4	Schematisches Darstellung für die Anwendung der „Kreisstandards“	27
5	Haltestelle Schwelm Kreishaus, Richtung Möllenkotten	107
6	Haltestelle Schwelm Bachweg, Richtung Innenstadt	108
7	Haltestelle Ennepetal Busbahnhof	109
8	Fahrzeugausstattung gesamt	110
9	Mobilitätskette zur Bewertung der Barrierefreiheit im ÖP	111
10	Entwicklung der Bevölkerung nach Altersgruppen bis 2015	126
11	Abschätzung der ÖPNV-Nachfrage 2007 – 2012	132

Tabellen

1	Beteiligte im Aufstellungsverfahren zum Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises	2
2	Eckdaten im Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Ennepe-Ruhr-Kreis	3
3	Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes bzgl. der Konkurrenzfähigkeit zum MIV	12
4	Anforderungen zur Zielerreichung „barrierefreier ÖPNV“ im Ennepe-Ruhr-Kreis	15
5	Gebietskategorien für Bedienungsstandards	20
6	Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster	24
7	Standards Erschließungsqualität für das Kreisgebiet Ennepe-Ruhr-Kreis	26
8	Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie A	28
9	Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie B	29
10	Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie C	29
11	Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie D	30
12	Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie E	30
13	Richtwerte zur ausreichenden Auslastung der Bedienungsangebote	32
14	Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten in der HVZ/ NVZ	34
15	Ausstattungsstandards Bahnhöfe und Haltestellen	36
16	Ausstattungsstandards Neufahrzeuge im Busverkehr	42
17	Raumstrukturelle Kennwerte des Ennepe-Ruhr-Kreis	49

18	Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum 1998 - 2007	50
19	Altersstruktur der Bevölkerung in Jahren	51
20	sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer im Ennepe-Ruhr-Kreis	52
21	sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler im Ennepe-Ruhr-Kreis	52
22	bedeutende Schulstandorte	53
23	Motorisierungsgrad der Städte im Ennepe-Ruhr-Kreis	55
24	ÖPNV-relevante Wohnsiedlungsflächenerweiterungen seit 2001	56
25	SPNV-Angebotsparameter im Ennepe-Ruhr-Kreis	58
26	Produkte im ÖPNV	60
27	Übersicht ÖPNV-Angebot	61
28	Linien mit Taktverkehr	61
29	Verknüpfungspunkte	65
30	Leistungsangebot der Verkehrsunternehmen im EN-Kreis	67
31	Personenfahrten pro Werktag im motorisierten Verkehr	78
32	Regionale Verteilung der Quell-/ Ziel-Verkehre zu den relevanten Oberzentren – Gesamtverkehr	78
33	Verkehrsverflechtungen zwischen den Städten des Ennepe-Ruhr-Kreises im Gesamtverkehr	79
34	Nachfrage an den 20 aufkommensstärksten Haltestellen im ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis	81
35	Ausgewählte Siedlungsbereiche mit Erschließungsmängeln	85
36	Verbindung zwischen den Städten (Kernstädten) des Ennepe-Ruhr-Kreises mit Defiziten in der Bedienungs- und Verbindungsqualität in der HVZ/ NVZ	91
37	Stadtteile mit Defiziten in der Bedienungs- und Verbindungsqualität in der HVZ/ NVZ	92
38	Stadtteile mit Defiziten in der Bedienungs- und Verbindungsqualität in der SVZ	94
39	Höchste maximale Besetzung nach Linien	96
40	Bereiche/ Abschnitte mit regelmäßigen gravierenden Verspätungen oder Problemen im Betriebsablauf	98
41	Bewertung der ÖPNV-Relevanz der freizeitrelevanten Ziele im Ennepe-Ruhr-Kreis	100
42	Parallelverkehre	102
43	Bewertung der ÖPNV-Infrastruktur – Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV	105
44	Haltestellenausstattung nach Haltepositionen	109
45	Service- und Vertriebsstellen	114
46	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Allgemein	115
47	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Breckerfeld	116
48	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Ennepetal	117
49	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Gevelsberg	118
50	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Hattingen	119

51	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Herdecke	120
52	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Schwelm	121
53	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Sprockhövel	122
54	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Wetter	122
55	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Witten	123
56	Bevölkerungsentwicklung 2005 – 2015	125
57	Entwicklung der Wohngebiete bis 2012	127
58	Entwicklung der Gewerbegebiete bis 2012	127
59	Entwicklung der Altersgruppe der 6 - 18Jährigen	128
60	Entwicklung der Schulstandorte bis 2012	129
61	Entwicklung des Einzelhandels bis 2012	130
62	Zielsetzungen zur Ausgestaltung des SPNV-Angebotes im Ennepe-Ruhr-Kreis	135
63	Verknüpfungssystematik	138
64	Umsetzung im Fahrplanjahr 2009	170
65	Umsetzung im Fahrplanjahr 2010	171
66	Umsetzung nach Klärung der Finanzierung	171
67	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Breckerfeld	172
68	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Ennepetal	172
69	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Gevelsberg	172
70	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Hattingen	173
71	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Herdecke	173
72	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Schwelm	174
73	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Sprockhövel	174
74	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Wetter	174
75	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Witten	175
76	Geplante Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im SPNV	177
77	Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte, Anmeldung des Ennepe-Ruhr-Kreises zum NVP des VRR 2008	178
78	Geplante Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im kommunalen Schienenverkehr	179
79	Fahrzeugbedarf (Einsatz im Kreisgebiet)	194
80	Linienübersicht – Entwicklungskonzept	196
81	Preisstufen im VRR – Veränderungen zum 01.08.2008	222
82	Prüfung der Umweltwirkungen der Maßnahmenbereiche im NVP	229

Karten

1	Zentralörtliche Gliederung und Gebietskategorien	49
2	Siedlungsstruktur und Einwohnerentwicklung	50
3	Ziele mit Relevanz für den ÖPNV	54
4	Liniennetz	61
5	Angebotsqualität HVZ (Mo.-Fr.)	64
6	Angebotsqualität SVZ (Mo.-Fr. nach 20.00 Uhr)	64
7	Angebotsqualität SVZ (Sonntag)	64
8	Verkehrsverflechtungen nach Gemeinden zu den benachbarten Oberzentren	79
9	Verkehrsverflechtungen nach Gemeinden innerhalb des Ennepe-Ruhr-Kreises	79
10	Haltestellenbelastung	81
11	Nutzungsintensität nach Verkehrszellen	82
12	Mängel/ Schwachstellen	123
13	Liniennetzkonzept	137
14	Betriebliche Maßnahmen HVZ/ NVZ	158
15	Betriebliche Maßnahmen SVZ	168

Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan (NVP) für den Ennepe-Ruhr-Kreis wurde erstmalig im Jahr 1997 aufgestellt, die 1. Fortschreibung des NVP erfolgte im Jahr 2002.

Die aktuelle 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Ennepe-Ruhr-Kreis wurde im Februar 2007 begonnen. Startschuss für die inhaltliche Bearbeitung war das Auftaktgespräch in der Arbeitsgruppe „ÖPNV[1] im Ennepe-Ruhr-Kreis“ (ÖPNV AG).

Der Prozess der Fortschreibung ist durch eine intensive und kontinuierliche Beteiligung der ÖPNV AG gekennzeichnet. Das seit 1995 tagende Gremium setzt sich zusammen aus

- Vertretern des Ennepe-Ruhr-Kreises,
- Vertretern der neun kreisangehörigen Städte,
- Vertretern der im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen sowie
- einem Vertreter des VRR[2] als Aufgabenträger für den SPNV[3].

Die inhaltliche Bearbeitung wird, auch außerhalb der ÖPNV AG, durch eine intensive Einbindung und Beteiligung der Akteure geprägt. Hierzu wurden zu Beginn der Fortschreibung in den einzelnen Städten Auftaktgespräche unter Beteiligung der Städte und der betroffenen Verkehrsunternehmen durchgeführt.

Darüber hinaus sind von Seiten der Städte und Verkehrsunternehmen im Rahmen einer schriftlichen Befragung im Februar/ März 2007 Hinweise und Anregungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis formuliert worden.

Die auf Grundlage der Analyse entwickelten Planungsansätze wurden im Rahmen der im Oktober 2007 durchgeführten ÖPNV-Workshops, ebenfalls gemeinsam mit dem Kreis, den Städten und Verkehrsunternehmen, diskutiert.

Zur Klärung von Einzelfragen/ -themen, insbesondere im Hinblick auf die Ausgestaltung der lokalen ÖPNV-Konzepte wurde die Zusammenarbeit durch bilaterale Arbeitsgespräche ergänzt.

Um eine frühzeitige Einbindung der politischen Entscheidungsträger zu gewährleisten, erfolgte eine regelmäßige Einbindung der Kommunalpolitik über den „Ausschuss für Kreisentwicklung, Wirtschaft und Verkehr“ des Ennepe-Ruhr-Kreises. Im November 2007 wurden die Ausschüsse der kreisangehörigen Städte in einer ersten Runde über den Bearbeitungs- und Planungsstand informiert.

1 Unter ÖPNV wird nachfolgend der straßengebundene öffentliche Linienverkehr verstanden, der einer Genehmigung nach dem PBefG bedarf

2 VRR: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

3 SPNV: Schienenpersonennahverkehr

Im Frühjahr/ Sommer 2008 erfolgte eine Vorstellung und Diskussion der Leitlinie und des Entwicklungskonzeptes in den Ausschüssen der kreisangehörigen Städte sowie im Rahmen eines ÖPNV-Hearings bei den ÖPNV-interessierten Gruppen. Im September erfolgte die abschließende Beratung des Leitbildes und des Entwicklungskonzeptes in den Kreisgremien.

Bis zum Jahresende 2008 wurde der Entwurf des NVP vorgelegt und einer abschließenden Beratung unterzogen. Anschließend erfolgte eine 2. Beteiligungsrunde mit den nach § 9 ÖPNVG zu beteiligenden Institutionen und die Durchführung eines 2. ÖPNV-Hearings.

Der NVP wurde unter Berücksichtigung der abgegebenen Stellungnahmen in der Sitzung des Kreistages am 30.03.2009 beschlossen.

Ist im Nahverkehrsplan von einer bestimmten Personengruppe die Rede (z. B. Einwohner, Beschäftigte), sind Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

■ **Tabelle 1:** Beteiligte im Aufstellungsverfahren zum Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises

Beteiligte nach § 9 ÖPNVG NRW	**Sonstige Beteiligte (fachinteressierte „Dritte“)**
Stadt Breckerfeld	ADFC e. V., Kreisgruppe EN
Stadt Ennepetal	BUND, Kreisgruppe EN
Stadt Gevelsberg	Verkehrsclub Deutschland, Kreisgruppe EN
Stadt Hattingen	PRO BAHN e. V., Regionalverband Ruhr/ Mark
Stadt Herdecke	Bundesverband Bürgerinitiative Umweltschutz e. V. (BBU)
Stadt Schwelm	Arbeitskreis der Gleichstellungsbeauftragten EN
Stadt Sprockhövel	Behindertenbeauftragte der kreisangehörigen Städte
Stadt Wetter	Landesbehindertenbeirat NRW
Stadt Wittem	Gewerkschaft ver.di
Stadt Bochum	Komba Gewerkschaft
Stadt Dortmund	Märkischer Arbeitgeberverband
Stadt Essen	Industrie- und Handelskammer zu Hagen
Stadt Hagen	Industrie- und Handelskammer zu Bochum
Stadt Wuppertal	Handwerkskammer Dortmund
Märkischer Kreis	Kreishandwerkerschaft Hagen
Kreis Mettmann	Kreishandwerkerschaft Ennepe-Ruhr
Oberbergischer Kreis	Einzelhandelsverband Südwestfalen e. V.
Stadt Velbert/ VGV	Landesstraßenbauamt
VER Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	Kreispolizeibehörde Schwelm, Dezernat Verkehr
BOGESTRA Bochum-Gelsenk.Straßenbahn AG	Tourismusverband Ennepe-Ruhr
HST Hagener Straßenbahn AG	Bürgerbusvereine Ennepetal, Hattingen und

	Wetter (Ruhr)
WSW Mobil GmbH	Studentenvertretungen der Universitäten Bochum (Ruhr-Universität), Dortmund (TU), Wuppertal (Berische Universität) und Witten-Herdecke (Private Universität)
BVR Busverkehr Rheinland GmbH	
DSW 21 Dortmunder Stadtwerke AG	
EVAG Essener Verkehrs-AG	
MVG Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH	
VRR Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	
Bezirksregierung Arnsberg	

■ **Tabelle 2:** Eckdaten im Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Ennepe-Ruhr-Kreis

13.02.2007	Sitzung der Arbeitsgruppe ÖPNV
06.03.2007	Startergespräch Stadt Witten
07.03.2007	Startergespräch Stadt Ennepetal, Startergespräch Stadt Gevelsberg
22.03.2007	Startergespräch Stadt Wetter (Ruhr), Startergespräch Stadt Herdecke
28.03.2007	Startergespräch Stadt Sprockhövel, Startergespräch Stadt Schwelm
16.04.2007	Startergespräch Stadt Breckerfeld, Gespräch mit EN-Kreis Fachbereich VI zum Thema „ÖPNV und Tourismus“
24.04.2007	Sitzung der Arbeitsgruppe ÖPNV, Startergespräch Stadt Hattingen
29.05.2007	Ausschuss für Kreisentwicklung, Wirtschaft und Verkehr EN-Kreis
19.06.2007	Sitzung der Arbeitsgruppe ÖPNV, Gespräch mit Verbänden, Gespräch mit VRR
21.08.2007	Sitzung der Arbeitsgruppe ÖPNV
06.09.2007	Abstimmungsgespräch mit BOGESTRA[4]
12.09.2007	Abstimmungsgespräch mit VER[5], Fachausschuss EN-Kreis
18.09.2007	Sitzung der Arbeitsgruppe ÖPNV
05.10.2007	Abstimmungsgespräche mit BOGESTRA und VER
10.10.2007	Workshop Gevelsberg
11.10.2007	Workshops Sprockhövel und Schwelm
12.10.2007	Workshop Ennepetal
12.10.2007	Arbeitsgespräch mit DSW 21[6] und HST[7]
15.10.2007	Workshop Herdecke
17.10.2007	Workshop Wetter (Ruhr)
18.10.2007	Workshop Hattingen
07.11.2007	Fachausschuss Wetter (Ruhr)
08.11.2007	Abstimmungsgespräch mit VER, Fachausschuss Ennepetal
12.11.2007	Planungsgespräch Sprockhövel, Fachausschuss Gevelsberg
20.11.2007	Planungsgespräch Herdecke, Fachausschuss Hattingen

4 BOGESTRA: Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG

5 VER: Verkehrsgesellschaft Ennepe Ruhr mbH

6 DSW 21: Dortmunder Stadtwerke AG

7 HST: Hagener Straßenbahn AG

22.11.2007	Fachausschuss Sprockhövel
28.11.2007	Workshop Breckerfeld
04.12.2007	Fachausschuss Herdecke
12.02.2008	Sitzung der Arbeitsgruppe ÖPNV, Planungsgespräch Witten
13.02.2008	Ausschuss für Kreisentwicklung, Wirtschaft und Verkehr EN-Kreis
26.02.2008	Fachausschuss Breckerfeld
05.03.2008	Planungsgespräch Witten
13.03.2008	Abstimmungsgespräch mit Verkehrsunternehmen
01.04.2008	Abstimmungsgespräch mit Verkehrsunternehmen, Verkehrskommission Herdecke
16.04.2008	Sitzung der Arbeitsgruppe ÖPNV
14.05.2008	Sitzung der Arbeitsgruppe ÖPNV, Fachausschuss EN-Kreis
16.06.2008	Fachausschuss Gevelsberg
17.06.2008	Fachausschuss Hattingen
17.06.2008	Fachausschuss Wetter (Ruhr)
23.06.2008	1. ÖPNV-Hearing mit den an der Gestaltung des ÖPNV interessierten Organisationen
12.08.2008	Fachausschuss Hattingen
25.08.2008	Sitzung der Arbeitsgruppe ÖPNV
04.09.2008	Ausschuss für Kreisentwicklung, Wirtschaft und Verkehr EN-Kreis
08.09.2008	Kreisausschuss
22.09.2008	Kreistag und vorgeschalteter Fachausschuss EN-Kreis
06.11.2008	Sitzung der Arbeitsgruppe ÖPNV, Planungsgespräch Witten
12.12.2008	Sitzung der Arbeitsgruppe ÖPNV
20.01.2009	Ausschuss für Kreisentwicklung, Wirtschaft und Verkehr EN-Kreis
22.01.2009	Fachausschuss Sprockhövel
27.01.2009	Fachausschuss Herdecke
05.02.2009	Fachausschuss Witten
02.02.2009	Fachausschuss Gevelsberg
12.02.2009	Fachausschuss Ennepetal
16.02.2009	2. ÖPNV-Hearing mit den an der Gestaltung des ÖPNV interessierten Organisationen
17.02.2009	Fachausschuss Breckerfeld
18.02.2009	Fachausschuss Wetter (Ruhr)
24.02.2009	Fachausschuss Hattingen
25.02.2009	Sitzung der Arbeitsgruppe ÖPNV
03.03.2009	Fachausschuss Schwelm
05.03.2009	Ausschuss für Kreisentwicklung, Wirtschaft und Verkehr EN-Kreis
16.03.2009	Kreisausschuss
30.03.2009	Kreistag EN-Kreis

Die Bestandsanalyse erfolgte auf Grundlage der zum Zeitpunkt der Bearbeitung (Datenstand 2007 bzw. Fahrplanjahr 2007) zur Verfügung stehenden aktuellen Daten und Informationen.

1 Rahmenvorgaben für die aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans

ÖPNV-Gesetz in Nordrhein-Westfalen

Das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (ÖPNVG NRW) regelt die Aufgabenträgerschaft sowie die Finanzverantwortung im ÖPNV in Nordrhein Westfalen.

Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV sind die Kreise und kreisfreien Städte sowie mittlere und große kreisangehörige Städte mit wesentlicher Beteiligung an ÖPNV-Unternehmen. Sie übernehmen Planung, Organisation und Ausgestaltung gemäß den Grundsätzen des § 2 des ÖPNVG NRW. Auf Verlangen kann die Aufgabenträgerschaft für Ortsverkehre oder Nachbarortsverkehre auf Gemeinden übertragen werden. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV ist einem Zweckverband zu übertragen.

Nach der Änderung des ÖPNVG NRW vom 19. Juni 2007 (in Kraft seit 01.01.2008) ist der Nahverkehrsplan bei Bedarf fortzuschreiben. Dabei sind vorhandene Verkehrsstrukturen, Ziele der Raumordnung und Landesplanung, das SPNV-Netz, Belange des Umweltschutzes und der Barrierefreiheit sowie Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturplanes, des ÖPNV-Infrastrukturplanes und der Nahverkehrsplanung der Zweckverbände zu berücksichtigen. Im Nahverkehrsplan sind die Mindestanforderungen für eine angemessene Verkehrsbedienung bezüglich der Betriebszeiten, Zufolgen und Abschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten festzulegen. Darüber hinaus sind Qualifikationsstandards des eingesetzten Personals sowie Ausstattungsstandards für die eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben.

Die Finanzierung des ÖPNV unterstützt das Land Nordrhein-Westfalen über Pauschalen zur Förderung der Betriebskosten und der Investitionen sowie sonstiger Zwecke im ÖPNV. Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG[8] werden ab 2011 durch Pauschalen gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG ersetzt. Die Pauschalen werden den Zweckverbänden zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebotes sowie den Aufgabenträgern für Zwecke des ÖPNV zur Verfügung gestellt. Für Investitionen werden den Zweckverbänden pauschalierte Zuwendungen gewährt. Für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse können ebenfalls Zuwendungen gewährt werden.

8 PBefG: Personenbeförderungsgesetz

Regionalisierungsmittel

Das Bundesregionalisierungsgesetz wurde im Jahr 2006 einer Revision unterzogen. Seitdem erhalten die Bundesländer weniger Mittel für den SPNV. In Nordrhein-Westfalen wurde lediglich im Jahr 2007 eine gewisse Kompensation der Kürzungen der Finanzierungsmittel vorgenommen. Im Bereich des VRR war es durch geringe Leistungskürzungen und positive finanzielle Effekte aus vergangenen Jahren bisher möglich, die Finanzierung im Schienenpersonennahverkehr für 2007 ohne merkliche Einschränkungen für den Fahrgast zu gewährleisten.

Zum Fahrplanwechsel 2007/ 2008 wurden im Bereich des Ennepe-Ruhr-Kreises Kürzungen auf der Linie S8 vorgenommen: hier wurde der 20-Minuten-Takt zwischen Schwelm und Hagen auf zwei Fahrten pro Stunde ausgedünnt.

2 Leitlinien zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis

2.1 Rahmenziele

Für die Weiterentwicklung des Ennepe-Ruhr-Kreises als Wirtschafts-, Dienstleistungs-, Bildungs- und Naherholungs-Standort in der Region Rhein-Ruhr besitzt der ÖPNV zur Sicherstellung der Standortqualität sowie zur Gewährleistung der Mobilitätsansprüche eine herausragende Bedeutung.

Der Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises ist vor diesem Hintergrund das entscheidende Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Er konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung. Er bildet die Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes im Zeitraum 2009 – 2013.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis verfolgt eine Strategie in der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes in zwei Handlungsrichtungen:

- **angebotsorientiert** im Sinne einer hohen Angebotsqualität auf ÖPNV-Relationen, die bei entsprechender Attraktivierung eine überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage erwarten lassen. Damit werden die Voraussetzungen für eine umweltorientierte Verkehrsmittelwahl geschaffen.
- **bedarfsorientiert** im Sinne eines Mindeststandards, um die Mobilität nichtmotorisierter Bevölkerungsgruppen in eher ländlich geprägten Teilräumen zu sichern.

Ausgehend von diesen zwei Handlungsrichtungen werden vor dem Hintergrund der engen finanziellen Spielräume folgende Zielsetzung in der Nahverkehrsplanung verfolgt:

- das ÖPNV-Angebot ist verstärkt an den konkreten Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten,
- in allen Teilräumen des Kreisgebiets ist ein Mindeststandard zu gewährleisten, der zur Mobilitätssicherung der Bevölkerung nicht unterschritten werden darf.

Das Leistungsangebot des Fahrplanjahres 2008 bildet die Grundlage für die Angebotsplanung der Folgejahre; Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen müssen daher weitestgehend durch Leistungsumschichtungen und die Ausschöpfung bestehender Optimierungspotenziale finanziert werden.

Durch eine nachhaltige Sicherung der heutigen Qualität im ÖPNV-System sowie eine, soweit realisierbar und finanzierbar, weitere zielgerichtete Attraktivitätssteigerung des ÖPNV soll der Anteil des ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl als absolutes Mindestziel stabilisiert und nach Möglichkeit gesteigert werden.

Zum Erreichen dieser Zielsetzung ist im Zusammenhang mit der anzustrebenden weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit in Fortführung der bewährten, bisherigen Ausgestaltung des ÖPNV eine zielgerichtete, effiziente Marktstrategie erforderlich. Während durch den privaten Pkw eine weitgehend flächendeckende Erschließung des Kreisgebietes und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Der ÖPNV soll deshalb konsequent auf den Verbindungen, auf denen er seine Vorzüge ausspielen kann und auf denen hohe Marktpotenziale ausschöpfbar sind in seiner Attraktivität gepflegt und möglichst verbessert werden. Dies bedeutet in der Konsequenz, die knapper werdenden Finanzmittel gezielt dort einzusetzen, wo der größte Nutzen hinsichtlich des Markterfolges zu erwarten ist.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis als Aufgabenträger verfolgt dabei eine Ausgestaltung des ÖPNV mit folgenden Zielsetzungen und Hauptanforderungen:

- Die Nahverkehrsplanung hat sich an den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung zu orientieren und deren Zielsetzungen zu unterstützen.
- Bei der Ausgestaltung des Angebotes und der Infrastruktur ist der demografischen Entwicklung im Ennepe-Ruhr-Kreis, die durch eine abnehmende Bevölkerungszahl und gravierende Veränderungen in der Altersstruktur gekennzeichnet ist, verstärkt Rechnung zu tragen. Während die Gruppe der Schülerinnen und Schüler als wichtige Kundengruppe des ÖPNV an Bedeutung verliert, sind Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen verstärkt zu berücksichtigen.
- Die im 2. Nahverkehrsplan modifizierten und neu festgelegten Standards der Angebotsqualität im Nahverkehrsraum („Kreisstandards“) werden zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Ennepe-Ruhr-Kreis weitgehend flächendeckend gewährleistet. Nur im Einzelfall können diese Standards unterschritten werden, wenn die Erfüllung zu einer unverhältnismäßigen Unwirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung führen würde.
- Eine wesentliche Überschreitung der „Kreisstandards“ kann dort erfolgen, wo die generierte bzw. die potenzielle Nachfrage einen höheren Bedienungsstandard rechtfertigt und dies anhand der Fahrgastzahlen konkret nachgewiesen werden kann.
- Die bestehenden Qualitäten des ÖPNV sind unter verstärkter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte zu pflegen.
- Eine weitere kreisweite Harmonisierung des Taktschemas auf Basis der 15-/ 30-/ 60-Minuten-Taktfamilie ist anzustreben, soweit dies betrieblich sinnvoll und aufgrund des Nachfrageverhaltens geboten ist.
- Durch die Überlagerung und zeitliche Entzerrung von Linien ist eine hohe Angebotsqualität auf nachfragestarken Relationen zu erhalten.

- Die zu erwartenden Angebotsanpassungen im SPNV-Angebot aufgrund der gekürzten Regionalisierungsmittel sind zu berücksichtigen.
- Die Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem straßengebundenen ÖPNV sowie zwischen dem straßengebundenen ÖPNV der verschiedenen Verkehrsunternehmen ist an ausgewählten Verknüpfungspunkten zu gewährleisten. An wichtigen Verknüpfungspunkten ist, insbesondere in den Schwachverkehrszeiten, eine Anschlusssicherung zu gewährleisten.
- In Zeiten und in Räumen mit geringer Fahrgastnachfrage soll die erforderliche ÖPNV-Bedienung verstärkt durch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (AST[9], TaxiBus) sichergestellt werden.
- Investitionen zum Ausbau des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis sind nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem einzusetzen. Maßnahmen, die eine nennenswerte Zunahme der Nachfrage erwarten lassen oder einen hohen Verkehrswert gewährleisten, sind dabei generell zu bevorzugen.
- Die angebotenen Verkehrsleistungen sind in Bezug zur Effizienz und zu ihrer Marktausrichtung (d. h. Markterfolg) regelmäßig zu überprüfen.
- Die ÖPNV-Marktausschöpfung soll außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen verbessert werden. Zielgruppen mit Zuwachspotenzialen liegen insbesondere im Bereich Versorgungs- und Einkaufsverkehr sowie im Freizeitverkehr.
- Die Nutzbarkeit des ÖPNV für Mobilitätseingeschränkte ist konsequent zu verbessern. Langfristig wird das Ziel eines „barrierefreien ÖPNV“ im Ennepe-Ruhr-Kreis verfolgt.
- Die Fahrplanstabilität und die Produktivität der Verkehrserstellung sind durch wirksame Beschleunigungsmaßnahmen zu verbessern.

Wesentliche Voraussetzung zur Stärkung der ÖPNV-Nachfrage ist die Sicherung und Weiterentwicklung einer auf den ÖPNV orientierten Siedlungsstruktur. Die Stadtentwicklungsplanung der Städte im Ennepe-Ruhr-Kreis soll als Anforderung aus Sicht der Nahverkehrsplanung gewährleisten, dass bei neuen Vorhaben ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird.

Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsvorhaben der Städte im Ennepe-Ruhr-Kreis sollen möglichst umfassend mit den formulierten Zielen und Vorgaben des Nahverkehrsplans abgestimmt werden. Bei Verkehrsplanungen sind die Belange des ÖPNV, insbesondere die Sicherstellung eines störungsfreien Betriebes, zu berücksichtigen. Bei Ausweisung und Erschließung neuer Gewerbe- und Wohngebiete sowie der Ansiedlung größerer Verkehrserzeuger mit Relevanz für den ÖPNV ist die Anbindung an das vorhandene ÖPNV-Netz mit der Anforderung einer hohen Effizienz und Minimierung der negativen Konsequenzen für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verfolgen. Die Ausrichtung zukünftiger Stadtentwicklungsvorhaben am vor-

9 AST: Anrufsammeltaxi

handenen ÖPNV-Netz ist vor dem Hintergrund der weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV als primäre Anforderung zu berücksichtigen.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent die Realisierung der umweltpolitischen Zielsetzungen der Städte im Ennepe-Ruhr-Kreis unterstützen, insbesondere die Erhöhung des Fahrtenanteils im ÖPNV zur Reduktion der Schadstoffbelastungen durch den MIV[10]. Zugleich sollen aber auch die Lärm- und Schadstoff-Emissionen, die von den im ÖPNV eingesetzten Fahrzeugen ausgehen, schrittweise nachhaltig vermindert werden.

2.2 Exkurs: Hierarchisierung des ÖPNV-Systems - Qualität des ÖPNV und Konkurrenzfähigkeit zum MIV

Um die Zielsetzung und den Anspruch eines gegenüber dem MIV konkurrenzfähigen ÖPNV gewährleisten zu können, muss der ÖPNV Qualitäten aufweisen, die diese Konkurrenzfähigkeit im konkreten Verkehrsmittelwahlverhalten der Verkehrsteilnehmer (beeinflusst durch deren subjektive und objektive Wahrnehmungen) gewährleisten.

Der ÖPNV kann i. d. R. unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten jedoch nicht in allen Teilbereichen eines Nahverkehrsraums die gleichen Verkehrsaufgaben im Hinblick auf die differenzierten Mobilitätsmärkte wahrnehmen sowie flächendeckend die gleiche Attraktivität für alle Wegerelationen im Vergleich zur Pkw-Nutzung herausbilden.

Aufgrund dieser unterschiedlichen Rahmenbedingungen wird im Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises bei der Qualitätsbewertung des ÖPNV folgender strategischer Ansatz verfolgt:

- Orientierung der ÖPNV-Angebotsqualität an der etablierten Anziehungskraft der Stadtbereiche als Arbeitsplatz-, Wohn- und Versorgungsstandorte und an historisch gewachsenen Verkehrsbeziehungen,
- Ausrichtung der Nahverkehrsplanung auf eine marktorientierte Angebotsstrategie,
- gezielte Stärkung der nachfragestarken Verbindungen mit ausbaufähigen Marktpotenzialen durch eine attraktive Bedienungs- und Komfortqualität.

Im Sinne einer gesamtwirtschaftlich optimierten Verkehrsplanung lassen sich dabei drei unterschiedliche Kategorien mit unterschiedlicher Qualitätsausprägung des ÖPNV und damit einer entsprechenden Aufgabenteilung zwischen ÖPNV und MIV definieren, die konkret räumlich im ÖPNV-Netz Gebieten, Korridoren und Verbindungen zugeordnet werden können.

10 MIV: Motorisierter Individualverkehr

1. Qualitätskategorie A: "ÖPNV als Premiumangebot"

Der Qualitätsanspruch eines Premiumangebotes erfordert in einem Kreis mit der Größe, zentralörtlichen Bedeutung und Raumstruktur des Ennepe-Ruhr-Kreises als Mindestqualität in der Haupt- und der Normalverkehrszeit (Montag bis Freitag)

- einen durchgängigen 30-Minuten-Takt im Regionalverkehr,
- einen durchgängigen 15-Minuten-Takt im Stadtverkehr.

Für den Anspruch des „Premiumangebotes" ist aber nicht nur die Taktdichte relevant, hier sind außerdem Merkmale wie Fahrzeugqualität, Reisegeschwindigkeit usw. von wesentlicher Bedeutung für die Kundenwahrnehmung. Für die Betrachtung im NVP wird jedoch primär die „Bedienungshäufigkeit" zugrunde gelegt.

2. Qualitätskategorie B: "ÖPNV als Topangebot"

Der Anspruch eines ÖPNV in der Qualität eines Topangebotes erfordert, bezogen auf die Situation im Ennepe-Ruhr-Kreis, als Mindestqualität in der Haupt- und der Normalverkehrszeit

- einen durchgängigen 60-Minuten-Takt im Regionalverkehr,
- einen durchgängigen 30-Minuten-Takt im Stadtverkehr.

3. Qualitätskategorie C: "ÖPNV als Grundversorgung"

In Gebieten bzw. auf Relationen, in denen der ÖPNV nicht die Qualität der Kategorien A und B erreicht, kann dieser nur eine Grundversorgung übernehmen. In der Regel handelt es sich dabei

- um Gebiete mit sehr geringer Nutzungsdichte und damit geringer Verkehrserzeugung bzw.
- um Relationen mit geringen Marktchancen für den ÖPNV (geringes Verkehrsaufkommen, günstige Randbedingungen für MIV).

Aufgrund des Nachfragepotenzials kann hier nur ein ÖPNV-Grundangebot vorgehalten werden. Hier wäre auch mit erheblichem Aufwand keine Verlagerung größerer Verkehrsmengen auf den ÖPNV möglich.

Die Qualitätskategorie C erfordert mindestens die Erfüllung der definierten „Kreisstandards".

Der Ennepe-Ruhr-Kreis verfolgt ausdrücklich nicht die Zielsetzung, den ÖPNV im gesamten Kreisgebiet flächenhaft in der Qualitätskategorie A bzw. B zu entwickeln. In den Teilbereichen und auf den Relationen, in denen ausreichend hohe Nachfragepotenziale vorhanden bzw. aktivierbar sind, soll der ÖPNV in den Qualitätskategorien A bzw. B ausgestaltet werden.

■ **Tabelle 3:** Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes bzgl. der Konkurrenzfähigkeit zum MIV (Qualitätskategorien als Beurteilungsgrundlage)

Kategorie		Definition		Regionalverkehre Anforderung an Bedienungsqualität HVZ+NVZ		Stadtverkehre Anforderung an Bedienungsqualität HVZ+NVZ
A	⇒	ÖPNV als Premiumangebot	⇒	30-Min.-Takt und besser		15-Min.-Takt und besser
B	⇒	ÖPNV als Topangebot	⇒	60-Min.-Takt und besser		30-Min.-Takt und besser
C	⇒	ÖPNV als Grundversorgung	⇒	Bedarfsorientiertes Angebot		Bedarfsorientiertes Angebot

Erläuterung: HVZ Hauptverkehrszeit; NVZ Normalverkehrszeit

2.3 Grundsätze für die Ableitung und Festlegung eines „betrauungsfähigen ÖPNV-Angebotes“

Im NVP erfolgt die Festlegung der Kriterien und Standards für die Ableitung eines aus Sicht des Aufgabenträgers Ennepe-Ruhr-Kreis „betrauungsfähigen ÖPNV-Angebotes“.

„Betrauungsfähig“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass das Bedienungsangebot und die vom Aufgabenträger gewünschte Qualität für alle Angebotsmerkmale verbindlich quantifiziert werden können und daraus der erforderliche Finanzierungsbedarf ableitbar ist. Diese Festlegungen sind Grundlage der Leistungsbeziehungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen (z. B. Betrauung der Verkehrsunternehmen mit gemeinwirtschaftlichen Verkehren), unabhängig davon ob es sich um das eigene kommunale Unternehmen oder ein anderes Verkehrsunternehmen handelt.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis finanziert in diesem Zusammenhang grundsätzlich das „Basisangebot[11]“ im Kreisgebiet, welches das „erforderliche/ angemessene Angebot“ darstellt und somit hinsichtlich der Angebotsausprägung und -qualität den Nachfragepotenzialen entspricht und einen wirtschaftlich sinnvollen Betrieb ermöglicht, und betraut damit die Verkehrsunternehmen.

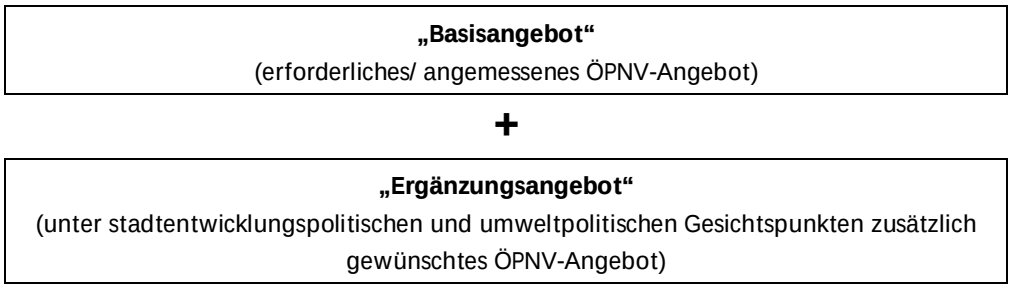
11 Das Basisangebot leitet sich aus den Kreisstandards ab, die teilräumlich entsprechend der siedlungsräumlichen Gegebenheiten variieren.

Im Einzelfall können vom Ennepe-Ruhr-Kreis und auch von den kreisangehörigen Städten Verkehrsangebote finanziert werden, die in ihrer Ausprägung über dieses „Basisangebot“ hinausgehen. Diese „Ergänzungsangebote“ können zeitlich begrenzt oder über einen längeren Zeitraum bestellt werden. Die Finanzierung kann zeitlich gestaffelt für den Zeitraum der Marktetablierung erfolgen.

Denkbar sind solche „Ergänzungsangebote“ bspw. für folgende Fälle:

- Anbindung von Stadtentwicklungsflächen zur Flankierung einer optimalen Vermarktung,
- verbesserte bzw. gesicherte Anbindung von Wohngebieten im Stadtumbau zur Unterstützung der stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen,
- Bedienung in Korridoren mit hohen Umweltbelastungen zur Verminderung der negativen Auswirkungen,
- Anbindung von Einrichtungen mit Bedeutung in den Bereichen Kultur, Freizeit, Sport und/ oder Sozialpolitik,
- temporäre Zusatzverkehre (z. B. Großveranstaltungen, Stadtfeste).

Abbildung 1: Bausteine der Ableitung und Festlegung eines „betrauungsfähigen ÖPNV-Angebotes“ im Ennepe-Ruhr-Kreis



2.4 Zielsetzungen „barrierefreier ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis“

Der Ennepe-Ruhr-Kreis verfolgt gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den kreisangehörigen Städten langfristig das Ziel eines „barrierefreien ÖPNV“ im Kreisgebiet.[12]

Die Erreichung des Ziels wird nicht zeitnah in 100prozentiger Zielerfüllung realisierbar sein. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans wird die Zielerreichung für drei Teilzielfelder definiert:

- bei Neubau bzw. umfassendem Umbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des BGG[13] entsprechend der in Kapitel 2.5.3.1vorgegebenen Ausstattungsstandards für Haltestellen vorzusehen,
- bei Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines niveaugleichen Einstiegs und eines niveaugleichen Zugangs des Bahnsteigs/ der Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/ Sehbehinderte/ Gehörlose umzusetzen,
- bei den bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/ kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben.

Priorität für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen besitzen aufkommensstarke Haltestellen und Haltestellen im Nahbereich von Einrichtungen mit Relevanz für Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Dies betrifft ausdrücklich auch „Nachbesserungen im Bestand“, um kurzfristig Verbesserungen realisieren zu können.

12 Im Verkehrsbereich wurden in der Vergangenheit synonym für den Begriff „barrierefrei“ die Begriffe „behindertengerecht“ bzw. „mobilitätsgerecht“ verwendet. Siehe: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen; Barrierefreier ÖPNV in Deutschland; Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2003

13 BGG: Behindertengleichstellungsgesetz

■ **Tabelle 4**: Anforderungen zur Zielerreichung „barrierefreier ÖPNV“ im Ennepe-Ruhr-Kreis

Zielerreichung „barrierefreier ÖPNV“ in Ennepe-Ruhr-Kreis		
Neubau/ umfassender Umbau von Verkehrs-anlagen bzw. Neu-anschaffung von Fahrzeugen:	Umbau von Verkehrs-anlagen:	Nachbesserungen im Bestand:
⇨ barrierefrei im Sinne des BGG entsprechend der Ausstattungsstandards des NVP EN (Kapitel 2.5.3.1)	⇨Gewährleistung eines niveaugleichen Einstiegs bzw. einer niveaugleichen Erreichbarkeit des Bahnsteigs/ der Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/ Sehbehinderte/ Gehörlose	⇨ Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. der Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/ kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infra-struktur

2.5 Qualitätsstandards

2.5.1 Bedeutung der Qualitätsstandards für die Betrauung bzw. Vergabe von Verkehrsleistungen

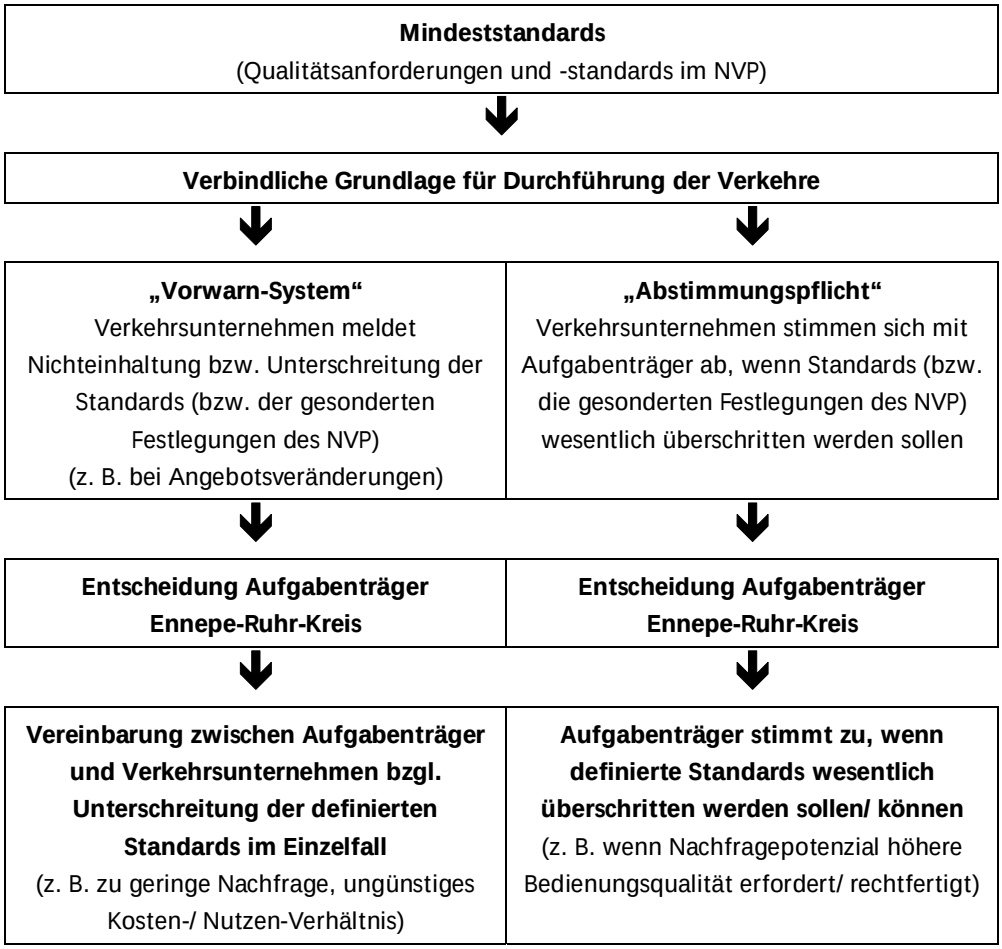
Die Qualitätsstandards und -ziele sind für alle im Kreisgebiet des Ennepe-Ruhr-Kreises in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen gültig. Den Verkehrsunternehmen bieten die Qualitätsstandards eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage über die vom Ennepe-Ruhr-Kreis angestrebte ÖPNV-Qualität.

Die nachfolgend festgelegten Qualitätsstandards sind verbindlich für die weitere Ausgestaltung des Angebotes und der Infrastruktur im ÖPNV. Bei Veränderungen (z. B. Fahrplanoptimierungen und Investitionen) haben die Verkehrsunternehmen die Einhaltung der Standards und der Anforderungen sicherzustellen.

Die Standards sind somit verbindliche Grundlage für die Betrauung bzw. Vergabe der Verkehrsleistungen. Das Prinzip der Wirtschaftlichkeit ist dabei als allgemeine Vorgabe des Aufgabenträgers zu beachten.

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die Einhaltung der Standards und Zielwerte zu überprüfen und zu gewährleisten. Können die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebots-Veränderungen oder Infrastrukturmaßnahmen aus unterschiedlichen Gründen nicht eingehalten werden, ist der Aufgabenträger zwingend und rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Abweichungen von den definierten Standards bzw. den gesonderten Festlegungen des NVP sind mit dem Aufgabenträger entsprechend zu vereinbaren.

■ **Abbildung 2:** Bedeutung der Qualitätsstandards für die Betrauung bzw. Vergabe von Verkehrsleistungen[14]



14 Die Abbildung betrifft das Betrauungsverhältnis zwischen dem Aufgabenträger Kreis und den Verkehrsunternehmen. Im Hinblick auf die von kreisangehörigen Städten zu erstellende Infrastruktur entfaltet der NVP eine Selbstbindung.

2.5.2 Anforderungen an die Angebotsqualität

2.5.2.1 Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität („Kreisstandards“)

Als zukünftige Standards der ÖPNV-Bedienung werden

- die Erschließungsqualität (Erschließungswirkung in den Siedlungsbereichen auf Basis definierter Haltestelleneinzugsbereiche),
- die Bedienungsqualität (Häufigkeit und Regelmäßigkeit der Haltestellenbedienung)
- und die Verbindungsqualität

definiert.

Diese Standards werden im Hinblick auf die Umsetzung des Nahverkehrsplans von Seiten des Aufgabenträgers als „**Kreisstandards**“ verstanden.

Die Anforderungen an die Bedienungsqualität stehen in direktem Zusammenhang mit dem in Kapitel „Hierarchisierung des ÖPNV - Qualität des ÖPNV und Konkurrenzfähigkeit zum MIV“ beschriebenen Ansatz der differenzierten Qualitätskategorien des ÖPNV. Diese dort definierten Qualitätsmerkmale zeigen unabhängig von der Siedlungsstruktur und der zentralörtlichen Gliederung die grundsätzlichen Anforderungen in Bezug zur Konkurrenzfähigkeit auf und berücksichtigen ausdrücklich nicht die gebietstypischen Merkmale der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit.

Die „Angebotsstandards“ werden dagegen auf der Basis der gebietstypischen Merkmale der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit definiert[15].

15 Die Standards basieren auf den Richtlinien zur Nahverkehrsplanung verschiedener Bundesländer und auf den Festsetzungen von Nahverkehrsplänen vergleichbarer Regionen/ Städte.

- **Abbildung 3**: Zusammenhang zwischen „Differenzierte Qualitätskategorien des ÖPNV“ und „Angebotsstandards“

Differenzierte Qualitätskategorien des ÖPNV
(beschreiben Bedienungsqualität des ÖPNV hinsichtlich der Konkurrenzfähigkeit zum MIV ohne Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte)

- 1. ÖPNV-Achse mit Qualitätskategorie A:
  “ÖPNV als Premiumangebot"
- 2. ÖPNV-Achse mit Qualitätskategorie B:
  “ÖPNV als Topangebot“
- 3. ÖPNV-Achse mit Qualitätskategorie C:
  “ÖPNV als Grundversorgung“

➔ die für die Konkurrenzfähigkeit zum MIV erforderliche Bedienungsqualität

↓

Anforderungen an die Bedienungsqualität („Kreisstandards“)

(beschreiben Bedienungsqualität nach Gebietskategorien und berücksichtigen spezifisch die Kriterien Nachfragepotenzial und Wirtschaftlichkeit)

➔ die nach Gebietskategorien angemessene Mindestbedienungsqualität

2.5.2.1.1 Gebietskategorien

Die Festlegung der „Kreisstandards“ erfolgt differenziert nach Gebietskategorien im Kreisgebiet. Die Definition der Gebietskategorien erfolgt auf der Grundlage der zentralörtlichen Gliederung sowie der Lage im Stadtgebiet und der Größe der Stadtteile.

- **Tabelle 5**: Gebietskategorien für Bedienungsstandards

Kategorie	**Stadt/ Stadtteil/ Ort**
benachbarte Oberzentren (OZ)	■ Bochum ■ Dortmund ■ Essen ■ Hagen ■ Wuppertal
benachbarte Mittelzentren (MZ)	■ Velbert-Langenberg (ME) ■ Radevormwald (GM)
Benachbarte Grundzentren	■ Halver (MK) ■ Schalksmühle (MK)
benachbarter Stadtteil mit mittelzentraler Funktion (Zugehörigkeit benachbartes OZ)	■ BO – Langedreer ■ BO – Linden ■ DO – Hombruch/ Universität ■ E – Steele ■ HA – Haspe ■ W – Oberbarmen
Innenstadt große Mittelzentren (MZ)	■ Hattingen ■ Witten
Innenstadt Mittelzentren (MZ)	■ Ennepetal ⇨ Milspe ■ Gevelsberg ■ Herdecke ■ Schwelm ■ Sprockhövel ⇨ Haßlinghausen ■ Wetter ⇨ Alt-Wetter
Innenstadt Grundzentren (GZ)	■ Breckerfeld

Kategorie	**Stadt/ Stadtteil/ Ort**
innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich (Mittelzentren)	■ Ennepetal ⇨ Altenvoerde ■ Gevelsberg ⇨ Klostermark/ Börkey ⇨ Schnellmark/ Hagebölling ⇨ Rosendahl/ Ochsenkamp ⇨ Braken/ Holte ■ Herdecke ⇨ Bezirk 2 (Herrentisch/ Sonnenstein/ Rehberg/ Wienberg) ⇨ Bezirk 3 (Nacken) ■ Hattingen ⇨ Niederbonsfeld/ Lembeck ■ Schwelm ⇨ Schwelm-West ⇨ Schwelm-West (GE) ⇨ Winterberg ⇨ Möllenkotten ⇨ Brunnen ■ Witten
innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich (Grundzentren)	■ Breckerfeld ⇨ Wengeberg ⇨ Heider Kopf
Stadtteil mit einer innergemeindlichen Konzentration grundzentraler Einrichtungen	■ Ennepetal ⇨ Voerde ■ Gevelsberg ⇨ Vogelsang/Poeten ■ Hattingen ⇨ Niederwenigern ⇨ Welper ⇨ Winz-Baak ■ Herdecke ⇨ Bezirk 4 (Kirchende/ Westende/ Kermelberg/ Endertal) ■ Sprockhövel ⇨ Niedersprockhövel ■ Wetter ⇨ Grundschöttel ⇨ Volmarstein ⇨ Wengern ■ Witten ⇨ Annen ⇨ Bommern ⇨ Herbede ⇨ Heven

Kategorie	**Stadt/ Stadtteil/ Ort**
innenstadtnaher Bereich (zum Stadtteil mit einer innergemeindlichen Konzentration grundzentraler Einrichtungen)	■ Hattingen ⇨ Blankenstein ■ Sprockhövel ⇨ Niedersprockhövel-Nord
eigenständiger Stadtteil mit größer 3.000 Einwohnern	■ Ennepetal ⇨ Büttenberg ■ Gevelsberg ⇨ Silschede ■ Hattingen ⇨ Holthausen ■ Herdecke ⇨ Bezirk 5 (Schraberg/ Semberg/ Vaerstenberg/ Nierfeld) ⇨ Bezirk 6 (Ostende/ Ahlenberg/ Wittbräuke/ Gahlenfeld) ■ Sprockhövel ⇨ Haßlinghausen-West/ Hobeuken ■ Schwelm ⇨ Loh ■ Witten ⇨ Stockum
eigenständiger Stadtteil mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern	■ Breckerfeld ⇨ Waldbauer/ Zurstraße ■ Gevelsberg ⇨ Berge/ Knapp ■ Ennepetal ⇨ Hasperbach ⇨ Bülbringen/ Oberbauer ⇨ Rüggeberg ⇨ Oelkinghausen (GE) ■ Hattingen ⇨ Bredenscheid ■ Schwelm ⇨ Linderhausen ■ Sprockhövel ⇨ Gennebreck/ Herzkamp ⇨ Hiddinghausen ⇨ Niederstüter/ Gedulder Weg ■ Wetter ⇨ Schmandbruch ■ Witten ⇨ Rüdinghausen

Kategorie	**Stadt/ Stadtteil/ Ort**
eigenständiger Stadtteil mit 250 bis 1.000 Einwohnern	■ Breckerfeld ⇨ Delle ⇨ Loh ⇨ Epscheid ■ Ennepetal ⇨ Königsfeld ■ Gevelsberg ⇨ Asbeck ■ Hattingen ⇨ Niederelfringhausen ⇨ Oberelfringhausen ⇨ Oberstüter ⇨ Niederbonsfeld/ Winzermark ⇨ Stüter ■ Schwelm ⇨ Vörfken ■ Sprockhövel ⇨ Obersprockhövel ■ Wetter ⇨ Albringhausen ⇨ Sandberg/ Voßhöfen ⇨ Elberg/ Trienendorf ■ Witten ⇨ Auf dem Schnee ⇨ Durchholz/ Buchholz/ Kämpen ⇨ Tiefendorf/ Wullen

Anmerkung: Stadtteile in der Größenordnung 1.000 bis 3.000 Einwohner und der ausgeprägten Charakteristik von Streusiedlungen werden der Kategorie „eigenständiger Stadtteil mit 250 bis 1.000 Einwohnern“ zugeordnet.

2.5.2.1.2 Verkehrszeiten

Der definierte Betriebszeitraum sowie die einzelnen Betriebszeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen

- die typischen Nutzerstrukturen (z. B. Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im ÖPNV.

Die Betriebszeitfenster sind als „Rahmenvorgabe“ zu verstehen. Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Kreisgebiet ist ohne Relevanz für die Bewertung. Bei Veränderungen in den Ladenöffnungszeiten bzw. bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späterer Schulbeginn) sind die Zeitfenster zu überprüfen und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ggf. entsprechend anzupassen.

- **Tabelle 6:** Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo-Fr	Schwachverkehrszeit	SVZ I	05:00 – 06:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:30 – 08:30
	Normalverkehrszeit	NVZ	08:30 – 20:00
	(ggf. Hauptverkehrszeit)	(HVZ II)	(12:30 – 18:00)
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	20:00 – 24:00
Sa	Nachtverkehrszeit	NaVZ	24:00 – 06:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ I	06:00 – 08:30
	Normalverkehrszeit	NVZ	08:30 – 17:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	17:00 – 24:00
So und Feiertag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 08:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	08:00 – 24:00

Anmerkung: Die Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeiten bezieht sich allgemein auf die Verkehrssituation im gesamten Kreisgebiet. Dadurch wird eine übergreifende Festlegung der Verkehrszeiten für alle Beteiligten gewährleistet. Aus den definierten Betriebszeitfenstern ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss. Eine Verdichtung am späten Nachmittag (HVZ II) ist nur auf ausgewählten Linien im Kreisgebiet zu den jeweils relevanten Zeiten erforderlich. Im Entwicklungskonzept wird dies bei den betreffenden Linien in der Linienübersicht benannt.

Zu den schulverkehrsrelevanten Fahrten sind auf verschiedenen Linien Verstärkerfahrten erforderlich. Diese Fahrten orientieren sich i. d. R. an den Schulanfangs- bzw. Schulendzeiten und fahren daher ggf. nicht im Takt.

2.5.2.1.3 Standards „Erschließungsqualität“

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der Bahnhöfe und Haltestellen. Dabei werden – aufbauend auf die Standards im 1. und 2. Nahverkehrsplan sowie in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV[16] – die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche festgelegt.

Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit mit der definierten Mindestqualität eines 60-Minuten-Taktes bedient wird.[17]

Es ist sicherzustellen, dass

- in der Innenstadt und im kompakten Kernbereich mindestens 90 %,
- in den eigenständigen Stadtteilen größer 3.000 Einwohner mindestens 85 % und
- in den anderen Stadtbereichen mindestens 80 %

der Einwohner auf Basis der definierten Einzugsbereiche vom ÖV erschlossen werden.

In den Innenstädten sowie in den Kernbereichen (innenstadtnahe Bereiche) sind die SPNV- und S-Bahn-Haltepunkte bei der Ermittlung der Erschließungswirkung ausschließlich für die regionalen Verbindungen zugrunde zulegen.

16 VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000

17 gilt für Haltestellen in größeren zusammenhängenden Siedlungsbereichen

■ **Tabelle 7**: Standards Erschließungsqualität für das Kreisgebiet Ennepe-Ruhr-Kreis; Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche (Radius; Luftlinie)

	Straßenbahn/ Bus/ TaxiBus/ BürgerBus/ AST	**SPNV**	**Mindestbedienung zur Wertung als „ÖPNV-bedient“ (HVZ/ NVZ)[18]**
Innenstädte (MZ und GZ)	300 m	500 m (für regionale Verbindungen)	60-Minuten-Takt
innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich (MZ und GZ)	300 m	600 m (für regionale Verbindungen)	60-Minuten-Takt
Stadtteil mit innergemeindlicher Konzentration grundzentraler Einrichtungen	300 m	600 m	60-Minuten-Takt
eigenständiger Stadtteil mit größer 3.000 Einwohner	400 m	800 m	60-Minuten-Takt
eigenständiger Stadtteil mit 1.000 bis 3.000 Einwohner	400 m	800 m	60-Minuten-Takt
eigenständiger Stadtteil/ Ortschaft mit 250 bis 1.000 Einwohner	600 m	1.000 m	120-Minuten-Takt

Im Nachtverkehr (Spätverkehre in den Nächten auf Samstage, Sonntage und vor Wochenfeiertagen ab 24 Uhr) wird durchgängig ein Haltestelleneinzugsbereich von 800 Metern zugrunde gelegt.

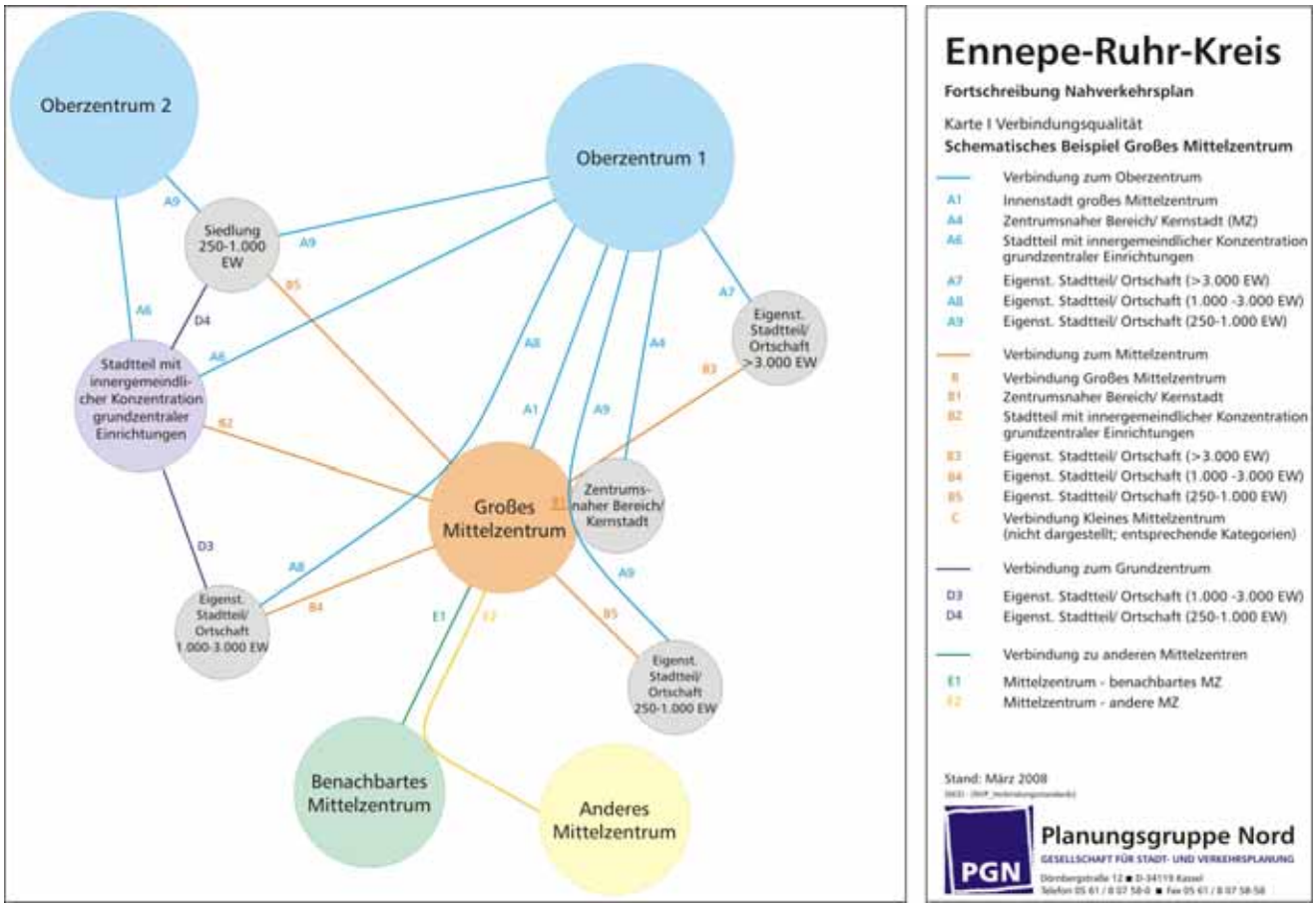
18 Ausnahme: Gebiete, in denen nur zu eingeschränkten Zeiten ein nennenswerter Verkehrsbedarf besteht (z. B. Gewerbegebiete).

2.5.2.1.4 Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung sind. Als Standard für die Verbindungsqualität wird die maximale Umsteigehäufigkeit festgelegt.

Die folgende Abbildung verdeutlicht anhand eines Schemas die praktische Anwendung der Standards für die „Bedienungs- und Verbindungsqualität“.

- **Abbildung 4**: Schematisches Darstellung für die Anwendung der „Kreisstandards“ – Beispiel „Großes Mittelzentrum“



Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum“

- **Tabelle 8**: Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum“ – HVZ/ NVZ

Kategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität Takt (Min.)		Verbindungs-qualität max. Umsteigen
		HVZ/ NVZ	SVZ	
A1	Innenstadt große Mittelzentren	20 (oder besser)	30 (oder besser)	0
A2	Innenstadt Mittelzentren	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
A3	Innenstadt Grundzentren	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
A4	innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich (Mittelzentren)	30 (oder besser)	60 (oder besser)	1
A5	innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich (Grundzentren)	60 (oder besser)	60 (oder besser)	1
A6	Stadtteil mit innergemeindlicher Konzentration grundzentraler Einrichtungen	30 (oder besser)	60 (oder besser)	1
A7	eigenständiger Stadtteil mit größer 3.000 Einwohner	60 (oder besser)	60 (oder besser)	1
A8	eigenständiger Stadtteil mit 1.000 bis 3.000 Einwohner	60 (oder besser)	120 (oder besser)	1 (in SVZ 2)
A9	eigenständiger Stadtteil/ Ortschaft mit 250 bis 1.000 Einwohner	120 (oder besser)	keine Anforderung	2

Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie B „Anbindung der Orte an die Innenstadt (große Mittelzentren)

- **Tabelle 9**: Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie B „Anbindung der Orte an die Innenstadt (große Mittelzentren)“ – HVZ/ NVZ

Kategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität Takt (Min.)		Verbindungs-qualität max. Umsteigen
		HVZ/ NVZ	SVZ	
B1	innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich	15 (oder besser)	30 (oder besser)	0
B2	Stadtteil mit innergemeindlicher Konzentration grundzentraler Einrichtungen	15 (oder besser)	30 (oder besser)	0
B3	eigenständiger Stadtteil mit größer 3.000 Einwohnern	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
B4	eigenständiger Stadtteil mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern	60 (oder besser)	60 (oder besser)	0[19] (in SVZ 1)
B5	eigenständiger Stadtteil mit 250 bis 1.000 Einwohnern	120 (oder besser)	keine Anforderung	1

Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie C „Anbindung der Orte an die Innenstadt (kleine Mittelzentren)“

- **Tabelle 10:** Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie C „Anbindung der Orte an die Innenstadt (Mittelzentren)“ – HVZ/ NVZ

Kategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität Takt (Min.)		Verbindungs-qualität max. Umsteigen
		HVZ/ NVZ	SVZ	
C1	innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
C2	Stadtteil mit innergemeindlicher Konzentration grundzentraler Einrichtungen	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
C3	eigenständiger Stadtteil mit größer 3.000 Einwohnern	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
C4	eigenständiger Stadtteil mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern	60 (oder besser)	60 (oder besser)	0[20] (in SVZ 1)
C5	eigenständiger Stadtteil mit 250 bis 1.000 Einwohnern	120 (oder besser)	keine Anforderung	1

19 Einmaliges Umsteigen zulässig, wenn Hauptlinie im dichten Takt (20 Minuten oder besser) fährt.

20 Einmaliges Umsteigen zulässig, wenn Hauptlinie im dichten Takt (20 Minuten oder besser) fährt.

Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie D „Anbindung der Orte an die Innenstadt (Grundzentren)“

- **Tabelle 11:** Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie D „Anbindung der Orte an die Innenstadt (Grundzentrum)“ – HVZ/ NVZ

Kategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität Takt (Min.)		Verbindungs-qualität max. Umsteigen
		HVZ/ NVZ	SVZ	
D1	innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich	60 (oder besser)	60 (oder besser)	0
D2	eigenständiger Stadtteil mit größer 3.000 Einwohnern	60 (oder besser)	60 (oder besser)	0
D3	eigenständiger Stadtteil mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern	60 (oder besser)	120 (oder besser)	0[21] (in SVZ 1)
D4	eigenständiger Stadtteil mit 250 bis 1.000 Einwohnern	120 (oder besser)	keine Anforderung	1

Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie E „Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte“

- **Tabelle 12:** Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie E „Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte“ – HVZ/ NVZ

Kategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität Takt (Min.)		Verbindungs-qualität max. Umsteigen
		HVZ/ NVZ	SVZ	
E1	MZ – benachbartes MZ	60 (oder besser)	60 (oder besser)	0
E2	MZ – anderes MZ	60 (oder besser)	60 (oder besser)	1
E3	Breckerfeld (GZ) – zugehöriges MZ	60 (oder besser)	60 (oder besser)	0
E4	Breckerfeld (GZ) – anderes MZ	60 (oder besser)	60 (oder besser)	1 (SVZ 2)
E5	MZ – benachbartes MZ außerhalb EN	60 (oder besser)	keine Anforderung	1
E6	GZ – benachbartes GZ außerhalb EN	60 (oder besser)	keine Anforderung	1

21 Einmaliges Umsteigen zulässig, wenn Hauptlinie im dichten Takt (20 Minuten oder besser) fährt.

2.5.2.1.5 Anforderungen Reisezeit

In der jeweiligen Fahrtrelation soll das Verhältnis der Reisezeiten zwischen MIV und ÖPNV, unter Berücksichtigung der jeweiligen Zu- und Abgangswege bei beiden Verkehrsarten (MIV inkl. Parkvorgänge), nicht schlechter als 1 : 2 sein. Auf umstiegsfreien Verbindungen des regionalen Schnellverkehrs (SPNV und SB-Linien) sowie auf ausgewählten städtischen Relationen wird ein Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV angestrebt, das besser als 1 : 1,5 ist.

2.5.2.1.6 Richtwerte „ausreichende Auslastung der Bedienungsangebote“

Sicherzustellen ist eine ausreichende Auslastung der Verkehrsangebote. Die definierten Bedienungsstandards („Kreisstandards“) können unterschritten werden, wenn die generierte Fahrgastnachfrage unterhalb der nachfolgenden definierten Richtwerte liegt. Ein Überschreiten der Standards ist möglich, wenn die Fahrgastnachfrage oberhalb der Richtwerte liegt.

Maßgebende Bezugsgrößen sind die Kennwerte

- „maximale Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo.-Fr.) und
- „durchschnittliche (Maximal-) Besetzung[22] pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo.-Fr.).

Dieser Ansatz berücksichtigt die unterschiedliche Ausprägung der Tagesgangkurven der Linien (z. B. Linien mit dominierenden Nachfragespitzen versus Linien mit harmonischem Nachfrageverlauf über den Tag).

Bei kurzen Linien sind die Kennwerte für die gesamte Linie zugrunde zulegen. Bei langlaufenden Linien sind betrieblich sinnvolle Abschnitte zu bilden, für die jeweils abschnittsweise die Kennwerte zu ermitteln sind.

Die Richtwerte sind als „Orientierungswerte“ zu verstehen. Sie sind Anhaltspunkt für die regelmäßige Prüfung des Leistungsangebotes hinsichtlich der Auslastung und Wirtschaftlichkeit.

- Liegt die Nachfrage regelmäßig (d. h. bei mehreren Zählungen im Jahresverlauf[23]) und deutlich (mindestens 25 %) unter den Richtwerten, ist eine

22 Es werden jeweils die maximalen Besetzungswerte je Fahrt/ Kurs zugrunde gelegt und hieraus der Mittelwert über den gesamten Tag gebildet.

23 Diese Anforderung bedeutet nicht, dass von den Verkehrsunternehmen alle Linien mehrmals im Jahr gezählt werden müssen. Gefordert wird vom Aufgabenträger, dass für die Entscheidung bzgl. der Anpassung/ Veränderung des Bedienungs- und Leistungsangebotes einer Linie ausreichend belastbare Daten zur Fahrgastnachfrage vorliegen müssen.

Anpassung des Angebotes (Taktausdünnung und/ oder Anpassung der Fahrzeuggröße) zu prüfen.

- Wird regelmäßig (d. h. bei mehreren Zählungen im Jahresverlauf) und ausgeprägt (mindestens mehr als 25 %) eine Nachfrage über dem Niveau der Richtwerte erreicht, kann eine Angebotsverdichtung und/ oder eine Erhöhung der Kapazitäten umgesetzt werden.

Die Angebotsanpassungen bzw. die Anpassungen im Fahrzeugeinsatz können sich, je nach Ausprägung der Nachfrage im Tagesverlauf, auf das gesamte Betriebszeitfenster oder auch auf kurze Betriebszeiträume beziehen.

- **Tabelle 13:** Richtwerte zur ausreichenden Auslastung der Bedienungsangebote

Fahrzeug	„maximale Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo.-Fr.)	„durchschnittliche Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo.-Fr.)[24]
Midibus	40	15
Standardlinienbus	70	25
Gelenkbus	105	35
Niederflurstraßenbahn	165	60
Hochflurstraßenbahn	100	35

2.5.2.1.7 Umstellung von Bedienungsangeboten auf bedarfsgesteuerte Bedienung

Eine Umstellung von Linienverkehrsangeboten auf bedarfsgesteuerte Bedienung kann

- für einzelne Fahrten bzw. vollständige Linien
- für einzelne Verkehrstage,
- für bestimmte Zeiträume (z. B. Ferien, Sommerhalbjahr)

erfolgen.

Die Umstellung ist zu überprüfen, wenn:

- die Nachfrage im Jahresverlauf gravierenden Schwankungen unterliegt bzw. zu bestimmten Zeiten die Nachfrage sehr gering ist (z. B. Ferien),
- die Frequentierung der Einzelfahrt regelmäßig weniger als fünf Fahrgäste beträgt,
- regelmäßig Linienabschnitte ohne Fahrgäste befahren werden.

24 In Anlehnung an VDV-Empfehlungen (35 % der 100 %-Kapazitäten in der Spitzenstunde).

2.5.2.2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit wird hinsichtlich der im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen aus Kundensicht behandelt. Für den Fahrgast ist entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist. Unpünktlichkeit bedingt durch Einflüsse von Dritten sind deshalb in der Pünktlichkeitsstatistik zwingend zu berücksichtigen (Ausnahmen: geplante Baustellen mit vorheriger Information der Fahrgäste).

Als Grundsätze für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Kriterien definiert:

- als verbindliche Abfahrtszeit gilt die jeweilige Taktminute,
- Verfrühungen (d. h. Abfahrten vor der Taktminute) sind nicht zulässig,
- bei reinen Stadtverkehrslinien Karenzzeit von drei Minuten,
- bei Nachbarortslinien Karenzzeit von fünf Minuten,
- bei langlaufenden Regionallinien Karenzzeit von sieben Minuten.

Bis zum Jahr 2013 soll eine Pünktlichkeit von mindestens 90 % für die Linien in der Aufgabenträgerschaft des Ennepe-Ruhr-Kreises erreicht werden.

Die Verkehrsunternehmen haben, soweit sie über technische Möglichkeiten zur Erfassung der Pünktlichkeit verfügen, eine Pünktlichkeitsstatistik mit den o. g. Kriterien an ausgewählten Haltestellen zu führen. Wird auf einzelnen Linien ein Pünktlichkeitsgrad von weniger 85 % innerhalb eines Quartals erreicht, ist der Aufgabenträger zu informieren. Die wesentlichen Ursachen für Unpünktlichkeit sind von den Verkehrsunternehmen zu identifizieren und gemeinsam mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis und den kreisangehörigen Städten Maßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit, soweit realisierbar und finanzierbar, umzusetzen.

Bei den Verkehrsunternehmen, die nicht eine automatisierte Pünktlichkeitserfassung nutzen können, wird der Aufgabenträger im Rahmen eines Qualitätsmanagementsystems gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen Alternativen zur Beurteilung der Pünktlichkeit entwickeln und anwenden.

2.5.2.3 Anschlussbindungen an Verknüpfungspunkten

An den Verknüpfungspunkten sind in den Hauptumsteigerelationen (größer 200 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen) möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Bei Taktfolgen von 30 Minuten und länger auf beiden anschlussrelevanten Linien ist an den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung auf den Hauptumsteigerelationen eine betriebliche Anschlusssicherung zu gewährleisten.

Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. Behinderungen und Störungen durch MIV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen mit regelmäßigem Auftreten ist ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig.

- **Tabelle 14**: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten in der HVZ/ NVZ (max. Übergangszeiten in Minuten); zu erfüllen für Hauptumsteigerelationen (größer 200 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen)[25]

	Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	**Verknüpfungspunkt 2. Ordnung**	**Verknüpfungspunkt 3. Ordnung**
Umsteigen Bus auf S-Bahn bzw. SPNV	10	15	Nicht relevant
Umsteigen Bus auf Straßenbahn	5	10	Nicht relevant
Umsteigen im Bus auf S-Bahn bzw. SPNV bei Fußwegen größer 300 m zwischen den Bahnsteigen	15	20	Nicht relevant
Bus/ Bus	5	10	15
Umsteigen im Bus/ Bus bei Fußwegen größer 200 m zwischen den Haltestellen	10	15	15

Verknüpfungspunkt 1. Ordnung: Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV, S-Bahn und/ oder Straßenbahn mit mindestens vier Buslinien bzw. Bus-Bus-Verknüpfung mit mindestens fünf Buslinien sowie mindestens 1.000 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand: z. B. Witten Hbf., Witten Rathaus, Hattingen-Mitte, Sprockhövel-Haßlinghausen Busbahnhof, Ennepetal Busbahnhof etc.)

Verknüpfungspunkt 2. Ordnung: Verknüpfungspunkte SPNV, S-Bahn und/ oder Straßenbahnlinie mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus-Bus-Verknüpfung mit mindestens drei Buslinien sowie mindestens 500 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand: z. B. Ennepetal (Gevelsberg) Bahnhof, Witten Herbede-Mitte etc.)

Verknüpfungspunkt 3. Ordnung: Nebenumsteigepunkte (im Bestand: Herdecke-Schanze)

25 Bei Linien, die an mehreren Verknüpfungspunkten gebunden sind, sind die definierten Umsteigezeiten nicht an allen Verknüpfungspunkten einzuhalten. In diesem Fall sind Prioritäten zu definieren.

2.5.3 Anforderungen an die Qualität der Infrastruktur

2.5.3.1 Haltestellen

Die Haltestellen dienen dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zum Verkehrssystem und sind somit das „Aushängeschild“ für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild sowie Lage und Erreichbarkeit bestimmen in nicht unwesentlichem Maße die Entscheidung des Kunden den ÖPNV zu nutzen.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz prinzipiell die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese entsprechend den nachfolgend aufgeführten Ausstattungsstandards barrierefrei zu gestalten.

Neue Haltestellen sind so anzulegen, dass sie aus möglichst allen Richtungen über direkt geführte, barrierefreie und ausreichend beleuchtete Wege umwegarm erreichbar sind. Wartehallen innerhalb zusammenhängender Siedlungsbereiche sind grundsätzlich zu beleuchten, um das Sicherheitsgefühl und die Orientierungsmöglichkeit der Fahrgäste bei Dunkelheit zu erhöhen.

Richtungshaltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können. Im Bereich der Haltestellen sollten, soweit erforderlich, Querungshilfen angelegt sein.

Die Bahnhöfe und Haltestellen werden in folgende Kategorien für die Entwicklung eines Baukastensystems in der Ausstattung gegliedert:

- A: Straßenbahn-Haltestellen mit hoher und mittlerer Verkehrsbedeutung (> 400 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- B: Straßenbahn-Haltestellen mit geringer Verkehrsbedeutung (< 400 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- C: Bus-Haltestellen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung,
- D: Bus-Haltestellen an Verknüpfungspunkten 2. und 3. Ordnung, in Stadtteilzentren, Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen
- E: Bus-Haltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (> 200 Ein- und Aussteiger pro Tag),
- F: Bus-Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen (50 bis 200 Ein- und Aussteiger pro Tag),
- G: Bus-Haltestellen im Busverkehrssystem mit sehr geringem Fahrgastaufkommen (< 50 Ein- und Aussteiger pro Tag**)**

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sind bei Um- und Ausbaumaßnahmen zu realisieren. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sind, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, sukzessive anzupassen. Neben den dargestellten Ausstattungsstandards sind bei Um- oder Neubau von Haltestellen taktile

Leitsysteme und optisch wahrnehmbare und kontrastreiche Abhebungen für Sehbehinderte vorzusehen.

■ **Tabelle 15**: Ausstattungsstandards Bahnhöfe und Haltestellen

Ausstattung	**Zuständigkeit[26]**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**F**	**G**
Behindertengerechte Gestaltung/ Barrierefreiheit								
niveaugleicher Zugang zum Bahnsteig/ zum Bussteig/ zur Fahrgastwartefläche	i. d. R. Straßenbaulastträger/ Stadt	■	■	■	■	■	■	□ ①
niveaugleicher Einstieg zur untersten Stufe des Fahrzeuges	i. d. R. Straßenbaulastträger/ Stadt	■	■	■	■	■	■	□ ①
niederflurgerechter Hochbord (Bus: 18 cm hoch[27]; Straßenbahn 22 cm)[28]	i. d. R. Straßenbaulastträger/ Stadt	■	■	■	■	■	■	□ ①
Mindestlänge der geraden Busstellfläche von 19 m für Parallelanfahrt der Haltestelle (Sicherstellung eines schmalen Spaltes für Ein- und Ausstieg)	i. d. R. Straßenbaulastträger/ Stadt	-	-	■	■	■	■	□
Mindestbreiten (3 m) Bahnsteig bzw. Bussteig	i. d. R. Straßenbaulastträger/ Stadt	■	□	□	□	X	X	X
Mindestbreiten (2 m) Bahnsteig/ Bussteig/ Aufstellflächen; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m[29]	i. d. R. Straßenbaulastträger/ Stadt	■	■	■	■	□	□	□

Definition:

■	erforderliche Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (bei vorhandenen Anlagen ist die Nachrüstung anzustreben)
□	anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)
X	nicht erforderliche Ausstattung
-	für Haltestellentyp nicht relevant

Erläuterung:

① Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“

26 Die Zuständigkeit für Planung, Unterhaltung, Finanzierung ist im Einzelfall zu klären.

27 Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche); bei problematischen Straßenoberflächenverhältnissen (Unebenheiten ö. Ä.) mind. 16 cm bei Buskaps und mind. 14 cm bei Busbuchten.

28 Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen („Kasseler Bord“ oder gleichwertig).

29 Im Einzellfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

Ausstattung	**Zuständigkeit[30]**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**F**	**G**
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit								
Witterungsschutz[31] (mit Beleuchtung in zusammenhängenden Siedlungsbereichen)	Stadt oder Verkehrsunternehmen	■	□	■	■	□	□	X
Sitzgelegenheit[32]	Stadt oder Verkehrsunternehmen	■	■	■	■	■	□	□
Öffentlicher Fernsprecher	Stadt	□	X	□	X	X	X	X
Fahrscheinautomat	Verkehrsunternehmen	□	X	X	X	X	X	X
Verkaufsstelle im Nahbereich	Verkehrsunternehmen	□	X	□	□	X	X	X
Spritzschutz an Haltestellen in Fahrbahnmittellage[33]	Stadt oder Verkehrsunternehmen	■	■	□	□	-	-	-
Abfallbehälter mit Zigaretteneinwurf	Stadt oder Verkehrsunternehmen	■	■	■	■	■	■	□
WC	Stadt oder Verkehrsunternehmen	-	-	□	-	-	-	-
Lautsprecher für akustische Fahrgastinformationen Alternativen: - Außenlautsprecher Bus - tastbare Informationen im Haltestellenbereich	Verkehrsunternehmen	□	□	□	□	□	X	X
Sicherheit								
Videoüberwachung	Verkehrsunternehmen/ Stadt	□	X	□	X	X	X	X

Definition:

■	erforderliche Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (bei vorhandenen Anlagen ist die Nachrüstung anzustreben)
□	anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)
X	nicht erforderliche Ausstattung
-	für Haltestellentyp nicht relevant

30 Die Zuständigkeit für Planung, Unterhaltung, Finanzierung ist im Einzelfall zu klären.

31 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

32 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

33 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

Ausstattung	Zuständigkeit[34]	A	B	C	D	E	F	G
Fahrgastinformation								
Wegweisung innerhalb des Bahnhofs/ der Haltestelle (Umsteigebeziehungen)	Verkehrsunternehmen	☐	X	■	☐	X	X	X
Wegweisung innerhalb des Bahnhofs/ der Haltestelle zu Zielen im Umfeld (z. B. P&R, B&R, öffentliche Einrichtungen)	Verkehrsunternehmen	☐	X	☐	☐	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation am Bahnsteig/ am Bussteig[35]	Verkehrsunternehmen	☐	X	☐	☐	X	X	X
Bahnsteig-/ Bussteig-Bezeichnung	Verkehrsunternehmen	■	☐	■	■	☐	☐	X
Umfassende Informationspakete an jedem Bahnsteig/ Bussteig bzw. zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen, Schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan)	Verkehrsunternehmen	■	☐	■	☐	☐	☐	X
Standard-Informationen an jedem Bahnsteig/ Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen)	Verkehrsunternehmen	-	■	-	■	■	■	■

Definition:

■	erforderliche Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (bei vorhandenen Anlagen ist die Nachrüstung anzustreben)
☐	anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten- Verhältnisses)
X	nicht erforderliche Ausstattung
-	für Haltestellentyp nicht relevant

Im Bereich der Zuständigkeiten ist es sinnvoll, zukünftig klare Regelungen zu treffen.

Die definierten Anforderungen sind beim Neu-, Aus- oder Umbau von Bahnhöfen und Haltestellen verbindlich zu berücksichtigen. Vorhandene Bahnhöfe und Haltestellen sind, soweit es die finanziellen Möglichkeiten zulassen, schrittweise anzupassen. Ausnahmen sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

34 Die Zuständigkeit für Planung, Unterhaltung, Finanzierung ist im Einzelfall zu klären.

35 soweit die technischen Voraussetzung bei den Verkehrsunternehmen vorhanden sind (z. B. RBL). Ansonsten elektronische Informationstafel als Vorstufe, um die fahrplanmäßige Abfahrtszeit anzugeben (vgl. ZOB Hattingen)

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln an den Haltestellen

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere dort, wo der ÖPNV kein lückenloses Angebot bereitstellen kann, werden der Pkw und das Fahrrad zu wichtigen Ergänzungsverkehrsmitteln. Um diese mit dem ÖPNV bzw. SPNV zu verknüpfen, sind Park&Ride-Anlagen (P+R), Bike&Ride-Anlagen (B+R) und Kiss&Ride-Anlagen (K+R) erforderlich.

Park&Ride in der Form von neuen Anlagen wird strategisch ausschließlich an den relevanten Bahnhöfen/ Haltepunkten der S-Bahn und im SPNV verfolgt.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung wird eine kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖPNV (**Bike&Ride**) in den radverkehrsrelevanten Teilräumen als wichtige Zielsetzung definiert. Dadurch können die Einzugsbereiche und die Zugänglichkeit der Haltestellen und Bahnhöfe erweitert und die Erschließungswirkung des ÖPNV-Systems verbessert werden. Der Einzugsbereich von Haltestellen wird durch die Einführung von Bike&Ride-Anlagen auf etwa 5 km erweitert.

Vorzusehen sind Fahrradabstellanlagen, soweit noch nicht realisiert, an SPNV-, S-Bahn- und wichtigen (B&R-relevanten) Straßenbahn-Haltestellen, an wichtigen zentralen Haltestellen des Busverkehrssystems sowie an Haltestellen in den Ortslagen, die durch den Haltestellenradius („Standards Erschließungsqualität“) nicht vollständig mit dem ÖPNV erschlossen werden. Bzgl. des Bedarfes ist die topographische Situation zu berücksichtigen.

Bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen ist sowohl die Nutzerfreundlichkeit als auch der Diebstahlschutz zu berücksichtigen. Aus diesem Grund wird als Standardlösung für die Ennepe-Ruhr-Kreis der „VRR-Bügel“ vorgesehen. An aufkommensstarken Bahnhöfen und Haltestellen im Pendlerverkehr sind zusätzlich Fahrradboxen anzuordnen.

Ferner sind Kiss&Ride-Anlagen (Kurzzeitparkzonen zum Bringen oder Abholen von Fahrgästen mit dem MIV) an Verknüpfungsstellen vor allem mit dem SPNV einzurichten.

2.5.3.2 Fahrzeugausstattung

Neben der Haltestellenausstattung stellt das wichtigste Definitionsmerkmal für die Beförderungsqualität die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge dar.

Die nachfolgend definierten Anforderungen gelten für alle im Kreisgebiet des Ennepe-Ruhr-Kreises tätigen Verkehrsunternehmen. Anforderungen, die nur für einzelnen Unternehmen bzw. Linien gelten, werden separat dargestellt.

2.5.3.2.1 Straßenbahn

Bei der Beschaffung von neuen Straßenbahn-Fahrzeugen sind folgende Merkmale anzustreben:

- Niederflurstandard für mindestens 70 % der Fahrzeuglänge,
- Fußbodenhöhe im Einstiegbereich max. 300 mm über Schienenoberkante,
- alle Türen für den Fahrgastwechsel im Niederflurbereich,
- mind. 60 Sitzplätze,
- Klimaanlage,
- digitale akustische und visuelle Fahrgast-Informationssysteme (Fahrtzielanzeige außen, Haltestellenanzeige innen, Haltestellenansage),
- Info-Bildschirme oder Linienverlaufsanzeige (Anzeige der Haltestellenfolge),
- Fahrgastsprechstelle in jedem Wagenteil,
- Videoüberwachung,
- Fahrausweisentwerter in jedem Türbereich.

Ab dem Jahr 2015 sollen, soweit die technischen Voraussetzungen der Streckeninfrastruktur geschaffen werden, ausschließlich Niederflurstraßenbahnen auf den relevanten Strecken im Ennepe-Ruhr-Kreis eingesetzt werden.

2.5.3.2.2 Busverkehr

Allgemeine Anforderungen

Der Fahrzeugeinsatz im Busverkehrssystem soll bei allen tätigen Verkehrsunternehmen, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, hinsichtlich der Ausstattungsqualität vorrangig nach der verkehrlichen Bedeutung der Linien erfolgen. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität (unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte) beim Produkt „SchnellBus“ sowie auf den Hauptlinien in den Stadtverkehren und Regionalverkehren.

Für die Betriebsreserve und Verstärkerfahrzeuge können ggf. abweichende Standards vereinbart werden.

Auf allen Linien mit mindestens stündlicher Bedienung ist von den Verkehrsunternehmen der Einsatz von Niederflurbussen mit Rampe für Rollstuhlfahrer zu sichern. Fahrzeuge ohne Niederflurtechnik und/ oder ohne Rampe dürfen ausschließlich auf Schulverkehrslinien (Linien, die schwerpunktmäßig auf den Schulverkehr ausgerichtet sind und daher kein durchgehendes Taktschema aufweisen), als Verstärkerfahrzeuge oder nur kurzzeitig (z. B. Werkstattreser-

ve) eingesetzt werden. Ausnahmen müssen gesondert mit dem Aufgabenträger vereinbart werden.

Die Technik zur betrieblichen Kommunikation sollte mittel- bis langfristig auch zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen untereinander kompatibel sein, um insbesondere die Abstimmungen zur Anschlusssicherung gewährleisten zu können. Die Kommunikation kann dabei übergangsweise auch über die Leitstellen der Verkehrsunternehmen erfolgen, wenn eine unverzügliche Entscheidung und nachfolgende Weitergabe von Informationen (z. B. Abwarten von Umsteigern) störungsfrei gewährleistet ist. Für die Kommunikation kann gleichberechtigt Mobilfunk (Handys im Fahrzeug) eingesetzt werden.

Fahrzeug-Außenwerbung soll, unter Beachtung der Verträge mit den Vermarktungsfirmen, die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht einschränken und die Identität des ÖPNV gewahren.

Fahrzeuge für SchnellBus-Linien

Auf den SchnellBus-Linien ist, unabhängig vom Betreiber, ab Fahrplanwechsel Juni 2009 folgender Grundstandard zu gewährleisten:

- Niederflur mit Kneeling,
- Klimaanlage oder Anlage zur Gewährleistung eines angenehmen Raumklimas,
- digitale akustische und visuelle Fahrgast-Informationssysteme (Fahrtzielanzeige außen, Haltestellenanzeige innen, Haltestellenansage),
- Rampe für Rollstuhlfahrer,
- Sondernutzfläche (Fläche für das Abstellen von Kinderwagen, Rollstühlen etc.),
- Fahrausweisentwerter.

Ausnahmen müssen gesondert mit dem Aufgabenträger vereinbart werden.

Neufahrzeuge

Für die Ausstattung der neu zu beschaffenden Fahrzeuge werden von Seiten des Aufgabenträgers folgende Differenzierungen festgelegt:

- verbindliche Standards
- fakultative Standards (werden bei Realisierung durch die Verkehrsunternehmen vom Ennepe-Ruhr-Kreis mitfinanziert)
- akzeptierte Standards (werden bei Realisierung durch die Verkehrsunternehmen vom Ennepe-Ruhr-Kreis nicht mitfinanziert)

■ **Tabelle 16**: Ausstattungsstandards Neufahrzeuge im Busverkehr

	Fahrzeuge Produkt „SchnellBus“	**Fahrzeuge für Linien mit regelmäßiger Bedienung**	**Fahrzeuge für Einsatz im Schulverkehr**
Niederflurtechnik mit Kneeling	●	●	⊙
digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme (Fahrtzielanzeige außen, Haltestellen-anzeige innen)	●	●	●
digitale akustische Fahrgast-Informationssysteme (Haltestellenansage)	●	⊙	⊙
Info-Bildschirme/ digitale Linienverlaufs-anzeige (Anzeige der Haltestellenfolge), ggf. als Ersatz für „Halte-stellenanzeige innen“ wenn gleiche Funktionen gewährleistet sind	⊙	⊙	○
Klimaanlage	●	⊙	○
ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer	●	●	⊙
Sondernutzfläche	●	●	⊙
Videoüberwachung	⊙	⊙	⊙
getönte Isolierverglasung	●	⊙	○

Definition:

- ● verbindliche Standards
- ⊙ fakultative Standards (werden bei Realisierung durch die Verkehrsunternehmen im Rahmen der VRR-Finanzierung vom Ennepe-Ruhr-Kreis mitfinanziert)
- ○ akzeptierte Standards (werden bei Realisierung durch die Verkehrsunternehmen vom Ennepe-Ruhr-Kreis nicht mitfinanziert)

	Fahrzeuge Produkt „SchnellBus“	**Fahrzeuge für Linien mit regelmäßiger Bedienung**	**Fahrzeuge für Einsatz im Schulverkehr**
Fahrausweisentwerter im vorderen und mittleren Einstiegsbereich	●	●	●
Konferenzbestuhlung im Heck	⊙	⊙	⊙
Außenlautsprecher (Fahrermikro oder digitale Ansteuerung)	⊙	⊙	⊙
Haltewunschtasten an jeder zweiten Sitzreihe, an den Behindertensitzplätzen und im Bereich der Sondernutzfläche	●	⊙	⊙
Reisebusbestuhlung	⊙	○	○
Audio-Anlage mit Anschlüssen an jedem Sitzplatz	⊙	○	○
Lokal kompatible Systeme zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen	⊙	⊙	○

Definition:

- ● verbindliche Standards
- ⊙ fakultative Standards (werden bei Realisierung durch die Verkehrsunternehmen im Rahmen der VRR-Finanzierung vom Ennepe-Ruhr-Kreis mitfinanziert)
- ○ akzeptierte Standards (werden bei Realisierung durch die Verkehrsunternehmen vom Ennepe-Ruhr-Kreis nicht mitfinanziert)

Umweltstandards

Der Ennepe-Ruhr-Kreis verfolgt einen hohen Fahrzeugstandard hinsichtlich des Einsatzes von umweltfreundlichen Antriebsarten. Die Fahrzeuge sind mit den aktuellsten technischen Umweltstandards (auch bezüglich Lärmemissionen) auszurüsten. Bei Neuanschaffungen sind grundsätzlich Rußpartikelfilter vorzusehen bzw. die entsprechend relevanten Euro-Normen einzuhalten. Bei vorhandenen Fahrzeugen ohne Rußpartikelfilter ist eine Nachrüstung zu prüfen.

Bis 2013 sollen 40 % der Fahrzeugflotte im Busverkehr (bezogen auf Durchschnitt aller Verkehrsunternehmen[36]) mit Motoren (inkl. Rußpartikelfilter) ausgestattet sein, die Euro V-Norm und den höchsten Abgasstandard EEV erfüllen.

Fahrzeuge, die nicht mindestens der Euro-III-Norm entsprechen, dürfen ab 2014/ 2015 im ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis, mit Ausnahme der Schulverkehrslinien und als Verstärkerfahrzeuge, nicht mehr eingesetzt werden. Ab 2016/ 2017 dürfen ausschließlich Fahrzeuge im regelmäßigen, vertakteten Linienverkehr eingesetzt werden, die mindestens die Euro-IV-Norm erfüllen.

Ausnahmen müssen gesondert mit dem Aufgabenträger vereinbart werden.

Barrierefreiheit

Die Fahrzeugflotte ist im Zusammenhang mit Neubeschaffungen sukzessive an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)[37] auf Barrierefreiheit durch Ausrüstung mit mechanischen (i. d. R. klappbaren) Rampen, niveaugleichen Einstiegen und teilweise stufenfreien Sitzbereichen in Türnähe anzugleichen (bei Fahrzeugen im Bestand ggf. Nachrüstung, wenn Ausrüstungsmerkmal nicht realisiert wurde und Nachrüstung unter Kostengesichtspunkten machbar ist).

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten[38].

2.5.3.2.3 TaxiBus-/ AST-Fahrzeuge

Bei den Fahrzeugen, die in TaxiBus- bzw. AST-Verkehren eingesetzt werden, sind folgende Mindestanforderungen zu erfüllen:

- Fahrzeugalter max. 10 Jahre,
- Kommunikationstechnik zur Kontaktaufnahme mit dem Verkehrsunternehmen (Funk oder Handy),
- Pkw mind. 4 Türen,
  Kleinbus mind. 1 Tür (Breite mind. 1 Meter) für Fahrgastwechsel,
- Kennzeichnung als „TaxiBus“ bzw. „AST“ als Aufsteckschild (alternativ an/ hinter der Frontscheibe).

36 Gilt für Fahrzeuge im Linienverkehr (d. h. nicht für Fahrzeuge auf Schulverkehrslinien, Verstärkerfahrzeuge oder Fahrzeuge für kurzzeitigen Einsatz (z. B. Werkstattreserve)).

37 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002

38 Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) i. d. Fassung vom 18. Mai 2004.
Die Richtlinie beinhaltet u. a. Regelungen über technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wie z. B. behindertengerechte Einstiege, Einstiegshilfen (Rampen, Absenkvorrichtungen, etc.), tlw. stufenfreie Sitzbereiche in Türnähe usw.

Pro Linie hat mindestens ein Fahrzeug die Voraussetzungen für den Transport von Kinderwagen, Rollstühlen usw. zu erfüllen. Betreibt ein Auftragnehmer mehrere Linien, kann ein Fahrzeug mit dieser Anforderung auch für mehrere Linien vorgehalten werden.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis kann im Einzelfall linienspezifische Anforderungen an die Fahrzeuge im TaxiBus-/ AST-Verkehr festlegen, wenn diese Linien durch eine hohe Nachfrage bzw. besondere Verkehrsaufgaben gekennzeichnet sind (z. B. Einsatz von Kleinbussen in Niederflurbauweise mit Rollstuhlfahrerplatz, Klimaanlage, dynamische Fahrgastinformation u. a.).

2.5.4 Qualitätsanforderungen Betrieb

2.5.4.1 Fahrpersonal

Aus Sicht des Aufgabenträgers werden grundsätzliche Anforderungen für eine kundenorientierte Verkehrsdurchführung definiert.

Die Verkehrsunternehmen haben bei der Auswahl des Personals zu gewährleisten, dass dieses den Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV hinsichtlich einer umfassenden Dienstleistungs- und Kundenorientierung entspricht. Im Gebiet des Ennepe-Ruhr-Kreises sollen nur ausreichend ausgebildete und geschulte Fahrer eingesetzt werden.

Die Verkehrsunternehmen (Konzessionäre) haben, auch beim Einsatz von Subunternehmern, die nachfolgend definierten Anforderungen zu gewährleisten.

- Das Fahrpersonal und das Servicepersonal hat die mit dem Verkehrsunternehmen abgestimmte Dienstkleidung (einheitlich und gepflegt) zu tragen. Ausnahmen können für Verstärkerverkehre mit kurzeitigem Einsatz vereinbart werden.
- Mitarbeiterschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit sind regelmäßig, mindestens jährlich, durchzuführen. Mit den Fahrern sind regelmäßig Trainingsmaßnahmen zur Bewältigung von Konfliktsituationen (z. B. Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste) durchzuführen.
- Das Fahrpersonal muss über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen, zum VRR-Tarif sowie zur örtlichen Situation (z. B. Ortskunde bezüglich Freizeit- und Kulturziele) verfügen und hierzu dem Fahrgast bei Bedarf Auskunft geben.
- Über kurzzeitige Änderungen im Betriebsablauf (Fahrweg, Haltestellenbedienung, Verspätungen, veränderte Umsteigesituationen) sind die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich durch Servicemitarbeiter und/ oder durch das Fahrpersonal zu informieren. Bei fehlender oder ausgefallener automatischer Haltestellenansage müssen die Haltestellen mit deren Namen rechtzeitig und deutlich akustisch angekündigt werden.

- Die Fahrer haben sich grundsätzlich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten. Gebrechlichen, behinderten Kunden, Rollstuhlfahrern bzw. Kunden mit Kinderwagen ist, soweit es die verkehrliche Lage zulässt, beim Ein- und Ausstieg Hilfe zu leisten.
- Im Falle der Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste sind durch das Fahrpersonal entsprechende Maßnahmen einzuleiten (Information der Leitstelle, Aufforderung zum Verlassen des Fahrzeuges, ggf. Hinzuziehung der Polizei).

2.5.4.2 Verkehrsdurchführung

Betriebssteuerung und -überwachung

- Die Verkehrsunternehmen haben im Gebiet des Ennepe-Ruhr-Kreises bzw. im unmittelbaren Nahbereich (max. 15 km von der Kreisgrenze entfernt) eine Betriebsleitstelle zu unterhalten, welche umfassend für die Betriebssteuerung und -überwachung zuständig ist. Die Betriebsleitstelle kann ihren Standort weiter entfernt besitzen, wenn eine permanente, lückenlose und störungsfreie Kommunikation zu allen eingesetzten Fahrzeugen des Unternehmens im Kreisgebiet sichergestellt ist.

Störungsmanagement

- Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen sind zur Aufrechterhaltung einer möglichst ausreichenden Verkehrsbedienung schnellstmöglich Ersatzverkehre zu gewährleisten.
- Die Verkehrsunternehmen haben während des Betriebes die personelle Besetzung einer Betriebsleitstelle im Ennepe-Ruhr-Kreis bzw. in unmittelbarer Nachbarschaft zu gewährleisten. Die Kommunikation zur Leitstelle sowie zwischen den Fahrzeugen (z. B. zur Abstimmung von Maßnahmen bei Störungen, Sondersituationen usw.) ist permanent zu sichern.
- Über eingetretene bzw. absehbare Störungen, Fahrplanabweichungen und Fahrtausfälle sind die Fahrgäste über die vorhandenen Kommunikationsmöglichkeiten (Dynamische Fahrgastinformation (DFI), Lautsprecheransagen, Fahrpersonal, Servicekräfte) unverzüglich zu informieren.

Fahrzeugzustand und -reinigung

- In den Fahrzeugen sind jederzeit angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, zu gewährleisten und das Wohlbefinden der Fahrgäste zu sichern.
- Alle Fahrzeuge sind in einem einwandfreien und sauberen Zustand (gepflegtes optisches Erscheinungsbild) zu halten.
- Bei Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein. Mit den Verkehrsunternehmen werden ggf. konkrete Vereinbarungen über die Wasch- und Reinigungszyklen (jahreszeitlich differenziert) vereinbart.
- Erhebliche Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes sind während der Verkehrsdurchführung bei nächstmöglicher Gelegenheit (z. B. bei einer kurzen Standzeit) zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugaustausch betrieblich nicht realisierbar ist.
- Grobe Vandalismusschäden (z. B. aufgeschlitzte Sitzpolster) sind kurzfristig, möglichst direkt, zu beseitigen.

Haltestellenreinigung (Haltestellen in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen)

- Haltestellen mit Wartehalle sind monatlich einer Sauberkeitskontrolle zu unterziehen und bei Bedarf zu reinigen. Grobe Verunreinigungen sind unabhängig von den Reinigungszyklen unverzüglich zu entfernen.
- Die Reinigungsintervalle sind, sofern die Zuständigkeit bei einem Verkehrsunternehmen liegt, von diesem zu dokumentieren.
- Fehlende oder beschädigte Kundeninformationen (z. B. Fahrpläne, Tarifinformationen) sind unverzüglich zu ersetzen.
- Graffiti-Beschmierungen sind schnellstmöglich zu beseitigen.

2.5.4.3 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen.

- Für die Annahme von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) sind grundsätzlich alle eingesetzten Personale verantwortlich. Auch Fahrpersonale müssen Beschwerden und Hinweise aufnehmen, soweit bzw. sobald es die Betriebslage zulässt (z. B. durch Weitergabe und Annahme von Vordrucken, Infokärtchen mit Ansprechpartner für Beschwerden). Als Kundenresonanzen sind alle eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.
- Von den Verkehrsunternehmen sind die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren.

Auf Beschwerden und Hinweise ist innerhalb von 7 Werktagen in Form einer Beantwortung oder eines Zwischenbescheides zu reagieren.

2.5.4.4 Qualitätssicherung

Von den Verkehrsunternehmen sind Statistiken zur Pünktlichkeit an ausgewählten Haltestellen, zu Beschwerden und zu Betriebsstörungen zu führen. Im Sinne einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit im VRR wird davon ausgegangen, dass der Aufgabenträger bei Anmeldung Einblick in diese Statistiken erhält bzw. diese geliefert bekommt. Zusätzlich wird der Ennepe-Ruhr-Kreis während der Laufzeit des NVP ein Qualitätscontrolling aufbauen, um die Einhaltung der Vorgaben des NVP zu überprüfen. Das Controllingsystem soll dabei folgende Komponenten umfassen:

- Angaben und Statistiken der Verkehrsunternehmen,
- Angaben und Statistiken der kreisangehörigen Städte,
- Fahrgastumfragen („Kundenbarometer“) und
- eigene ergänzende Erhebungen.

3 Raumstrukturanalyse

3.1 Raumstruktur, zentrale Orte und räumliche Verflechtungen

Der Ennepe-Ruhr-Kreis liegt am Ballungsrand der Metropolregion Rhein-Ruhr und ist regionalplanerisch dem Regierungsbezirk Arnsberg zugeordnet. Ab Ende 2009 wird die Regionalplanung für das Untersuchungsgebiet durch den Regionalverband Ruhr (RVR) übernommen, dem der Ennepe-Ruhr-Kreis angehört. Das Kreisgebiet grenzt an den Märkischen Kreis, den Oberbergischen Kreis und den Kreis Mettmann sowie an die Oberzentren Bochum, Dortmund, Hagen, Wuppertal und Essen.

Durch die Lage im Verdichtungsraum ist der Ennepe-Ruhr-Kreis durch intensive Verflechtungs- und Austauschbeziehungen insbesondere zu den angrenzenden Oberzentren gekennzeichnet.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis umfasst neun kreisangehörige Städte, die, mit Ausnahme der Stadt Breckerfeld als Grundzentrum, mittelzentrale Funktionen wahrnehmen. Kreisstadt des Ennepe-Ruhr-Kreises ist die Stadt Schwelm.

■ **Tabelle 17**: Raumstrukturelle Kennwerte des Ennepe-Ruhr-Kreis [39]

Ennepe-Ruhr-Kreis	
Einwohner	338.466 (Stand: 31. Dezember 2006)
Fläche	408,31km²
Einwohnerdichte	833 EW je km²
Zentralörtliche Gliederung lt. GEP Regierungsbezirk Arnsberg (2001)	
Mittelzentren	■ Witten (99.598 Einwohner) ■ Hattingen (56.608) ■ Gevelsberg (32.263) ■ Ennepetal (31.440) ■ Schwelm (29.534) ■ Wetter (28.678) ■ Sprockhövel (25.748) ■ Herdecke (25.205)
Grundzentren	■ Breckerfeld (9.392)

■ **Karte 1:** Zentralörtliche Gliederung und Gebietskategorien

39 Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (Stand: 31. Dezember 2006)

3.2 Einwohnerentwicklung und Altersstruktur

Der Ennepe-Ruhr-Kreis verfügt über rund 340.000 Einwohner (EW) auf einer Fläche von 408 km².[40] Mit einer Bevölkerungsdichte von 833 Einwohner/ qkm wird der Durchschnittswert der Bundesrepublik (231 EW/ km²) und der Nordrhein-Westfalens (530 EW/ km²) deutlich überschritten.

Die Einwohnerentwicklung ist im gesamten Kreisgebiet, mit Ausnahme der Stadt Breckerfeld, rückläufig (vgl. Tabelle 18). Die stärksten Verluste seit 1998 hat die Stadt Ennepetal zu verzeichnen. Die positive Einwohnerentwicklung von Breckerfeld ist unter anderem auf die Bedeutung von Breckerfeld als Wohnstandort in räumlicher Nähe zum Oberzentrum Hagen zurückzuführen.

Die höchsten Einwohnerdichten im Kreis sind in den zentralen Bereichen der Städte Schwelm, Gevelsberg, Hattingen und Herdecke zu verzeichnen (vgl. Karte 2).

■ **Tabelle 18**: Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum 1998 - 2007[41]

Kommune	EW 1998	EW 2000	EW 2007	Entwicklung 1998 – 2007	
				absolut	Prozentual
Breckerfeld	8.769	9.108	9.392	623	7,1%
Ennepetal	33.833	33.725	31.440	-2.393	-7,1%
Gevelsberg	33.854	33.621	32.263	-1.591	-4,7%
Hattingen	58.448	58.329	56.608	-1.840	-3,1%
Herdecke	26.185	25.928	25.205	-980	-3,7%
Schwelm	30.658	30.569	29.534	-1.124	-3,7%
Sprockhövel	26.057	26.454	25.748	-309	-1,2%
Wetter	29.735	29.851	28.678	-1.057	-3,6%
Witten	103.126	103.196	99.598	-3.528	-3,4%
Gesamt	**350.665**	**350.781**	**338.466**	**-12.199**	**-3,5%**

■ **Karte 2:** Siedlungsstruktur und Einwohnerentwicklung

40 Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (Stand: 31. Dezember 2006)

41 Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis Amt für Wirtschaftsentwicklung, Wirtschaft und Verkehr: Nahverkehrsplan 2002 (i. d. Fassung vom 15. Juli 2002); Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (Stand: 31. Dezember 2007)

■ **Tabelle 19**: Altersstruktur der Bevölkerung in Jahren [42]

Kommune	unter 18 (Antei)]	18 – unter 30 (Anteil)	30 – unter 50 (Anteil)	50 – unter 65 (Anteil)	65 und älter (Anteil)
Breckerfeld	1.716 (18,3 %)	1.121 (11,9 %)	2.837 (30,2 %)	1.948 (20,7 %)	1.770 (18,8 %)
Ennepetal	5.603 (17,8 %)	3.836 (12,2 %)	8.990 (28,6 %)	6.152 (19,6 %)	6.859 (21,8 %)
Gevelsberg	5.497 (17,0 %)	4.105 (12,7 %)	9.553 (29,6 %)	6.128 (19,0 %)	6.980 (21,6 %)
Hattingen	9.155 (16,2 %)	6.892 (12,2 %)	16.374 (28,9 %)	11.251 (19,9 %)	12.936 (22,9 %)
Herdecke	3.986 (15,8 %)	2.908 (11,5 %)	7.420 (29,4 %)	5.373 (21,3 %)	5.518 (21,9 %)
Schwelm	4.925 (16,7 %)	3.753 (12,7 %)	8.389 (28,4 %)	5.661 (19,7 %)	6.806 (23,0 %)
Sprockhövel	4.386 (17,0 %)	2.750 (10,7 %)	7.729 (30,0 %)	5.219 (20,3 %)	5.664 (22,0 %)
Wetter	5.025 (17,5 %)	3.515 (12,3 %)	8.614 (30,3 %)	5.553 (19,4 %)	5.971 (20,8 %)
Witten	16.141 (16,2 %)	13.500 (13,6 %)	29.070 (29,2 %)	19.140 (19,2 %)	21.747 (21,8 %)
Gesamt	**56.434 (16,7 %)**	**42.380 (12,5 %)**	**98.976 (29,2 %)**	**66.425 (19,6 %)**	**74.251 (21,9 %)**

3.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerbeziehungen

Die Wirtschaftsstruktur des Kreises ist durch eine mittelständisch ausgerichtete Unternehmensstruktur geprägt. Zu einer bestimmenden Wirtschaftsbranche hat sich neben dem Maschinenbau der Bereich Gesundheitswirtschaft/ Medizintechnik mit Forschungs- und Beratungseinrichtungen sowie spezialisierten Unternehmen der Kunststoff- und Metallverarbeitung entwickelt. Wachsende Bedeutung als Wirtschaftsfaktor hat aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und der zentralen Lage des Kreises auch der Nahtourismus.

Der bedeutendste Arbeitsplatzstandort innerhalb des Kreises ist die Stadt Witten mit knapp 30.000 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmern (vgl. Tabelle 20).

42 Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (Stand: 31. Dezember 2007)

■ **Tabelle 20**: sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer im Ennepe-Ruhr-Kreis (Stand: 2005)[43]

Stadt	sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort
Witten	27.865
Ennepetal	12.324
Hattingen	11.920
Wetter	9.068
Schwelm	8.720
Gevelsberg	8.056
Sprockhövel	6.254
Herdecke	5.860
Breckerfeld	1.982
Gesamt	**92.049**

Die Ein- und Auspendler der kreisangehörigen Städte sind in Tabelle 21 dargestellt. Ein vergleichsweise deutliches positives Pendlersaldo hat die Stadt Ennepetal zu verzeichnen. Alle übrigen Städte, mit Ausnahme von Wetter, weisen mehr Auspendler als Einpendler auf. Die Pendlerströme zeigen deutliche Verflechtungen insbesondere in die benachbarten Oberzentren Bochum, Dortmund, Essen, Hagen und Wuppertal. Die stärksten Verflechtungen sind aus dem Raum Witten nach Bochum und Dortmund festzustellen. Eine Darstellung dieser Verflechtungen ist den Karten in Kapitel 6.2.2 zu entnehmen.

■ **Tabelle 21**: sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler im Ennepe-Ruhr-Kreis (Stand: 2005)[44]

Stadt	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Breckerfeld	1.384	2.432	-1.048
Ennepetal	7.951	6.306	1.645
Gevelsberg	5.178	7.592	-2.414
Hattingen	6.207	11.537	-5.330
Herdecke	3.887	5.951	-2.064
Schwelm	5.869	6.427	-558
Sprockhövel	4.482	6.656	-2.174
Wetter	5.989	5.933	56
Witten	13.497	16.038	-2.541
Gesamt	**54.444**	**68.872**	**-14.428**

Pendlerverflechtungen innerhalb des Kreisgebietes sind den Karten in Kapitel 6.2.2 zu entnehmen.

43 Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW; Statistisches Bundesamt Wiesbaden; RVR-Datenbank (Stand: 2005)

44 Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW; Statistisches Bundesamt Wiesbaden; RVR-Datenbank (Stand: 2005)

3.4 Schul- und Bildungseinrichtungen

Das Bildungsangebot im Ennepe-Ruhr-Kreis ist durch ein flächendeckendes Netz an weiterführenden Schulen gekennzeichnet. Insgesamt gibt es im Kreisgebiet 14 Hauptschulen, 11 Realschulen, 11 Gymnasien, 13 Sonder- bzw. Förderschulen, 6 Gesamtschulen, 4 Berufsschulen sowie 7 sonstige Schulen (Fachschulen).

Mit der Universität Witten-Herdecke existiert im Kreisgebiet auch eine bedeutende Hochschuleinrichtung mit rund 1.100 Studierenden.

Eine Darstellung sämtlicher weiterführender Schulen ist der Anlage 1 zu entnehmen. Wesentliche Schulstandorte mit einer hohen Bedeutung und einem hohen Fahrschüleraufkommen sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

■ **Tabelle 22:** bedeutende Schulstandorte[45]

Stadt	**Schulstandort**
Ennepetal	Städt. Reichenbach Gymnasium
Gevelsberg	Städt. Gymnasium
Hattingen	Gesamtschule Hattingen Gymnasium Waldstraße Gymnasium Holthausen
Herdecke	Friedrich-Harkort-Gymnasium
Schwelm	Märkisches Gymnasium
Sprockhövel	Wilhelm-Kraft-Gesamtschule des Ennepe-Ruhr-Kreises
Wetter	Georg-Müller-Gesamtschule Geschwister-Scholl-Gymnasium
Witten	Hardenstein-Gesamtschule Albert-Martmöller-Gymnasium Ruhr-Gymnasium Schiller-Gymnasium

45 Quelle: Quelle: www.schulen-ans-netz.de/schulen/Nordrhein-Westfalen (Stand: 2007)

3.5 Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen mit wesentlicher Relevanz für den ÖPNV

Wesentliche Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV konzentrieren sich überwiegend in zentraler Lage der Zentren des Ennepe-Ruhr-Kreises. Die acht Mittelzentren im Kreisgebiet weisen jedoch eine sehr differenzierte Struktur und somit eine unterschiedliche ÖPNV-Relevanz auf. Als Besonderheit ist hierbei die bipolare Struktur der Städte Sprockhövel und Ennepetal zu nennen.

Die Städte Witten und Hattingen heben sich aufgrund ihrer Funktion und ihrer zentralörtlichen Wirkung als Mittelzentren gegenüber den übrigen Mittelzentren im Kreisgebiet ab. Dies betrifft die Anziehungskraft der Innenstädte als Einzelhandelsstandorte, aber auch die Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen im Freizeit- und Versorgungsbereich mit regionalen und überregionalen Einzugsbereichen.

Die Attraktivität der einzelnen Städte als Einkaufs- und Versorgungsstandort und damit der Bedeutung im ÖPNV-Netz ist unterschiedlich zu bewerten. Hier spielen die Innenstädte von Hattingen, Witten und Schwelm ebenfalls eine bedeutendere Rolle.

Die Einstufung einzelner Stadtteile mit der Funktion eines Grundzentrums verdeutlicht die große Bedeutung der Nahmobilität im Kreisgebiet. Hier sind eigenständige Stadtteilzentren entstanden, die Funktionen im täglichen und periodischen Einkaufs- und Versorgungsbereich übernehmen und daher auch in ihrer Funktion für den ÖPNV eine wichtige Rolle übernehmen.

Einrichtungen außerhalb der Zentren mit einer kreisweiten bzw. überregionalen Bedeutung sind

- das Helios-Klinikum in Schwelm,
- die LVA-Klinik Königsfeld in Ennepetal,
- die Klinik in Hattingen-Holthausen,
- das Gemeinschaftskrankenhaus in Herdecke-Kirchende.

Die im Kreisgebiet vorhandenen Ziele im Freizeitverkehr weisen aufgrund ihrer Besucherzahlen eine eher untergeordnete Bedeutung für den ÖPNV auf. Eine besondere Rolle kommt jedoch dem Ruhrtal mit wichtigen Freizeitzielen und Freizeitangeboten zu (z. B. Freizeitzentrum Kemnade, Industriemuseum Zeche Nachtigall in Witten, Westfälisches Industriemuseum Henrichshütte in Hattingen, Ruhrtalradweg, Wasserwandern, Ruhrtalbahn).

Eine Gesamtübersicht über die für den ÖPNV relevanten Infrastruktureinrichtungen im Ennepe-Ruhr-Kreis sowie Steckbriefe der einzelnen Städte des Kreises sind der Anlage 1 sowie der Karte 3 zu entnehmen.

- **Karte 3:** Ziele mit Relevanz für den ÖPNV

3.6 Pkw-Dichte im Ennepe-Ruhr-Kreis

Der Motorisierungsgrad (Pkw-Dichte) der kreisangehörigen Städte im Ennepe-Ruhr-Kreis ist in der Tabelle 23 dargestellt.

Typischerweise weisen dabei die dicht besiedelten Städte Witten und Hattingen im nördlichen Kreisgebiet, in denen ein relativ dichtes ÖPNV-Angebot vorgehalten wird, sowie auch die Kreisstadt Schwelm und Gevelsberg im südlichen Kreisgebiet unterdurchschnittliche Motorisierungsgrade auf.

■ **Tabelle 23:** Motorisierungsgrad der Städte im Ennepe-Ruhr-Kreis

	Einwohnerzahl[46]		Anzahl Pkw[47]		Motorisierungsgrad [Pkw/ 1.000 EW]		Entw. 1998 – 2006
Stadt	**1998**	**2006**	**1998**	**2006**	**1998**	**2006**	**[%]**
Breckerfeld	8.769	9.369	4.862	5.757	554	614	11%
Ennepetal	33.834	31.856	18.545	20.043	548	629	15%
Gevelsberg	33.851	32.536	17.495	19.069	517	586	13%
Hattingen	58.449	56.700	30.117	32.393	515	571	11%
Herdecke	26.185	25.374	14.177	15.919	541	627	16%
Schwelm	30.653	29.688	15.390	16.682	502	562	12%
Sprockhövel	26.075	25.982	14.708	17.351	564	668	18%
Wetter	29.737	28.804	15.401	17.161	518	596	15%
Witten	103.992	100.248	51.944	55.696	499	556	11%
EN-Kreis gesamt	**351.545**	**340.557**	**182.639**	**200.819**	**520**	**590**	**13%**

46 Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (Stand: 31. Dezember 2006)

47 Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (Stand 31. Dezember 2006)

3.7 ÖPNV-relevante Strukturentwicklungen seit 2001

Wohnstandorte

Eine Erweiterung der Wohnsiedlungsflächen hat seit 2001 in den Städten des Ennepe-Ruhr-Kreises in unterschiedlicher Ausprägung stattgefunden. Neben zahlreichen kleineren Entwicklungsflächen (meist in unmittelbarem Anschluss an bestehende Wohnstandorte) sind folgende Wohnsiedlungsflächenerweiterungen in Bezug auf die ÖPNV-Planung besonders hervorzuheben:

■ **Tabelle 24:** ÖPNV-relevante Wohnsiedlungsflächenerweiterungen seit 2001[48]

Stadt	Wohnsiedlungsflächenerweiterung	Größe	Realisierungs-zeitpunkt
Breckerfeld	Heider Kopf	700 EW	2007
Hattingen	Am Altland	140 WE	2006
Schwelm	Brunnen	280 WE	2009
Sprockhövel	Haßlinghausen, Hobeuken	100 WE	1999 – 2007
	Haßlinghausen Süd III	229 WE	1998 – 2003

Gewerbestandorte

Seit 2001 konnten in den einzelnen Städten einige kleinere Gewerbestandorte (weniger als 6 ha) entwickelt sowie bestehende Standorte weiter ausgebaut werden. Größere Standorte mit mehr als 15 ha und einem ÖPNV-relevanten Arbeitsplatzaufkommen sind seit 2001 in Hattingen (Gewerbe- und Freizeitstandort Henrichshütte) und in Wetter (Alt-Wetter, Remegelände) hinzugekommen.[49]

Infrastruktureinrichtungen

Eine ÖPNV-relevante Entwicklung der Einkaufs- bzw. Versorgungsstandorte außerhalb der Innenstädte ist in Herdecke-Kirchende zu verzeichnen.[50] In Schwelm wurde in der Innenstadt das Schwelm-Center neu eröffnet. Im Bereich der Einkaufs- bzw. Versorgungsstruktur gibt es seit 2001 im Bereich der Innenstädte einzelne Geschäftsaufgaben (Gevelsberg, Ennepetal).

Für den Bereich des Freizeitverkehrs ist der neu eingerichtete Erlebnispark in Gevelsberg sowie der Bereich Henrichshütte in Hattingen zu nennen.

48 Quelle: Befragung der Städte im Ennepe-Ruhr-Kreis zur 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Februar/ März 2007
Berücksichtigt werden Wohnsiedlungsflächenerweiterungen mit mehr als 100 WE bzw. größer 10 ha.

49 Quelle: Befragung der Städte im Ennepe-Ruhr-Kreis zur 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Februar/ März 2007

50 Quelle: Befragung der Städte im Ennepe-Ruhr-Kreis zur 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Februar/ März 2007

4 Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur

Grundlage der nachfolgenden Analyse des ÖV-Leistungsangebotes sind der SPNV-Fahrplan des VRR mit Stand Dezember 2006, für den straßengebundenen ÖPNV die Fahrpläne mit Stand Januar 2007[51].

4.1 Aufgabenträgerschaft

Das ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis ist hinsichtlich der Verantwortlichkeiten in der Aufgabenträgerschaft klar strukturiert. Aufgabenträger sind:

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR),
- für den sonstigen straßengebundenen ÖPNV innerhalb des Kreises der Ennepe-Ruhr-Kreis,
- für die Regionalverkehrslinien der Ennepe-Ruhr-Kreis gemeinsam mit den Nachbar-Aufgabenträgern.

4.2 Schienenpersonennahverkehr

Die Erschließung des Ennepe-Ruhr-Kreises durch den Schienenverkehr erfolgt auf den in nachfolgender Tabelle aufgeführten Strecken. Sie stellen die Erreichbarkeit der Mittelzentren Hattingen, Herdecke, Witten, Wetter, Schwelm, Ennepetal und Gevelsberg zu den benachbarten Oberzentren sicher. Die Städte Sprockhövel und Breckerfeld haben keinen Anschluss an den Schienenverkehr, sondern sind mit Buslinien an verschiedene Bahnhöfe bzw. unmittelbar an die zugehörigen Oberzentren angebunden.

51 Die im Juni 2008 durchgeführten Änderungen auf den NE-Linien NE 3, NE 5, NE 8, NE9 und NE 91 und den zugehörigen Linien des Tagesverkehrs der Hagener Straßenbahn AG sind in den nachfolgenden Kapiteln der Analyse aufgrund des einheitlichen Datenstandes der Analyse nicht berücksichtigt, werden aufgrund ihrer planerischen Relevanz aber im Maßnahmenkonzept als bereits umgesetzte Maßnahmen dargestellt.

■ **Tabelle 25:** SPNV-Angebotsparameter im Ennepe-Ruhr-Kreis (Fahrplan Dezember 2006)

Linie (KBS)	Streckenverlauf	Betreiber	Takt	Anmerkung
RE4 (427, 455, 485)	Dortmund – Witten – Hagen – Ennepetal – Schwelm – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach – Aachen	DB Regio NRW GmbH	T60	Wupper-Express
RE7 (495, 455, 410)	Krefeld – Neuss – Solingen-Hbf. – Wuppertal – Schwelm – Ennepetal – Hagen (– Rheine)	DB Regio NRW GmbH	T60	Rhein-Münsterland-Express
RE13 (485, 455)	(Venlo –) Viersen – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal – Schwelm – Ennepetal – Hagen (– Hamm)	DB Regio NRW GmbH	T60	keine Bedienung in SVZ Mo.-Fr. Maas-Wupper-Express
RE16 (427, 440)	Essen – Bochum – Witten – Wetter – Hagen – Hohenlimburg (– Siegen)	ABELLIO Rail NRW GmbH	T60	keine Bedienung in SVZ Mo.-Fr. Ruhr-Sieg-Express
RB40 (427)	Essen – Bochum – Witten – Wetter – Hagen	DB Regio NRW GmbH	T60	Ruhr-Lenne-Bahn
RB52 (434)	Dortmund – Herdecke – Hagen – Rummenohl (– Lüdenscheid)	DB Regio NRW GmbH	T60	keine Bedienung in SVZ Mo.-Fr. Volmetalbahn
S3	Oberhausen – Mülheim – Essen – Hattingen	DB Regio NRW GmbH	T20	
S5	Dortmund – Witten – Wetter – Hagen	DB Regio NRW GmbH	T20/40	SVZ T60 zw. Witten und Hagen
S8	Hagen – Gevelsberg – Schwelm – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Möchengladbach	DB Regio NRW GmbH	T20/40	

Erklärung: T20 20-Minuten-Takt; SVZ Schwachverkehrszeit

Schienenpersonennahverkehr wird darüber hinaus durch die Ruhrtalbahn Betriebsgesellschaft mbH zwischen Bochum-Dahlhausen, Hattingen, Witten-Bommern, Wetter-Wengern und Hagen betrieben. Das Angebot dient vorrangig dem Freizeitverkehr im mittleren Ruhrtal und wird durch einen regelmäßigen Zugverkehr an den Wochentagen Freitag, Sonn- und Feiertag im Sommerhalbjahr sichergestellt.

4.3 Straßengebundener ÖPNV

4.3.1 Organisationsstruktur

Verkehrsunternehmen

Im Ennepe-Ruhr-Kreis sind folgende Verkehrsunternehmen als Konzessionsinhaber im straßengebundenen ÖPNV registriert:

- Hagener Straßenbahn AG (HST): 10 Linien
- Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen (BOGESTRA): 17 Linien
- Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER): 36 Linien
- WSW Mobil GmbH: 2 Linien
- Busverkehr Rheinland GmbH (BVR): 3 Linien
- Essener Verkehrs-Aktiengesellschaft mbH (EVAG): 3 Linien
- Dortmunder Stadtwerke AG (DSW 21): 2 Linien
- Märkische Verkehrsgesellschaft mbH (MVG): 2 Linien
- Gemeinschaftskonzessionen: 11 Linien[52]

Bedienungsformen

Der Busverkehr im Landkreis wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Schulverkehr ist zu einem großen Teil in den Linienverkehr integriert. Freigestellte Schülerverkehre (nach §43 PBefG) gibt es nur in Ausnahmefällen.

Im Kreisgebiet verkehren mit den Linien 308 (Bochum – Hattingen) und 310 (Bochum – Witten) zwei Straßenbahnlinien, die beide von der BOGESTRA betrieben werden.

In Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage werden punktuell Anrufsammeltaxis (AST) eingesetzt, die nur nach vorheriger Fahrtanmeldung verkehren.

In Bereichen, in denen auf lokalen Relationen ein von der Kommune/ der Bevölkerung gewünschtes Bedienungsangebot aus betrieblichen oder betriebswirtschaftlichen Gründen durch den herkömmlichen Linienbus nicht angeboten werden kann, gibt es den Bürgerbus als ergänzende Angebotsform.

Produkte

Im ÖPNV-Angebot des VRR gibt es spezielle Produkte mit Qualitäten, die sich vom „normalen“ Omnibusbetrieb unterscheiden. Im Ennepe-Ruhr-Kreis kommen dabei folgende Produkte zum Einsatz:

52 davon VER/ WSW 2, WSW/ BOGESTRA/ VER 1, VER/ HST 3, BVR/ VER 1, VER/ BOGESTRA 2, WSW/ VGV/ VER 1, EVAG/ BOGESTRA 1.

■ **Tabelle 26:** Produkte im ÖPNV (Fahrplan ab 08.01.2007)

Produkt	**Beschreibung**[53]
Stadtbahn	Ein schienengebundenes Verkehrsmittel des Nahverkehrs. Die Stadtbahn sorgt für innerstädtische Verbindungen und fährt auf einem vom Straßenverkehr abgetrennten eigenen Fahrweg - teilweise unterirdisch, teilweise oberirdisch.
Straßenbahn	Schienengebundenes Verkehrsmittel zur Personenförderung. Die Straßenbahn befährt zumeist ein dichtes, innerstädtisches Nahverkehrs-Streckennetz.
SchnellBus (SB)	Ein Bus, dessen Distanzen zwischen den Haltepunkten in der Regel größer ausfallen als bei Stadt- und Regionalbussen. Dementsprechend erhöht sich die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit.
CityExpress (CE)	Ein Schnellbus, der die Vororte einer Großstadt mit den Stadtzentren verbindet.
Stadtbus	Bus für innerstädtische Verbindungen und Nachbarortsverkehr. Ein Stadtbus bedient ein dichtes Streckennetz
NachtExpress (NE)	ÖPNV-Angebot speziell für die späten Abend- und frühen Morgenstunden, angeboten von einigen Verkehrsunternehmen im VRR.
AST	Das Anrufsammeltaxi (AST) wird auf Strecken und in Zeiten schwachen Fahrgastaufkommens eingesetzt. Vor Fahrtantritt müssen sie von den Fahrgästen telefonisch oder über eine Rufsäule an Haltestellen bestellt werden.

4.3.2 Liniennetz und Bedienungsangebot

Netzstruktur (Verkehrsaufgaben)

Die Netzstruktur des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis ist durch eine radiale Ausrichtung der Linien auf die verschiedenen Zentren charakterisiert. Besonders hervorzuheben sind die Sternverkehre in Ennepetal und Sprockhövel (Verknüpfung zwischen SchnellBus-Linien sowie den Regional- und Stadtbuslinien) sowie Hattingen-Mitte, Schwelm Bahnhof und Witten Rathaus bzw. Hauptbahnhof als herausragende regionale Verknüpfungspunkte im Kreisgebiet und zu den benachbarten Oberzentren.

Das Grundgerüst der ÖPNV-Struktur bilden neben dem SPNV die SB-Linien mit klarer Ausrichtung auf bedeutenden Verkehrsachsen zwischen den Zentren innerhalb des Kreises sowie auf wichtige und schnelle Verbindungen zu den umliegenden Oberzentren.

Eine Übersicht über das im Ennepe-Ruhr-Kreis angebotene ÖPNV-Angebot ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

53 Beschreibung gemäß den Definitionen des VRR nach derzeitigem Stand.

■ **Tabelle 27:** Übersicht ÖPNV-Angebot (Fahrplan ab 08.01.2007)

ÖPNV-Angebot	Anzahl der Linien
SPNV-Linien	
■ RE	4
■ RB	2
■ S-Bahn	3
Straßenbahnlinien	2
SB-Linien	5
CE-Linien	1
NE-Linien	6
Buslinien (innerhalb Kreis)	40
Buslinien (kreisgrenzenüberschreitend)	29
AST-Linien	4
Bürgerbuslinien	7

■ **Karte 4:** Liniennetz

Bedienungsangebot

Das Bedienungsangebot im Ennepe-Ruhr-Kreis zeichnet sich weitestgehend durch einen regelmäßigen Taktverkehr aus. Im nördlichen Kreisgebiet erfolgt die Bedienung außerhalb der Kernstädte mit wenigen Ausnahmen ebenfalls im Taktverkehr. Die südlichen Bereiche des Kreises außerhalb der Kernstädte bzw. abseits der Siedlungsschwerpunkte mit geringen Nachfragepotenzialen werden tlw. bedarfsorientiert bedient, vorrangig im Schülerverkehr.

■ **Tabelle 28:** Linien mit Taktverkehr (Fahrplan ab 08.01.2007)

Linie	Streckenverlauf	Takt (HVZ/ NVZ Mo.-Fr.)
308	Bochum-Gerthe – BO Hbf. S – Weitmar – Linden – Hattingen	T10
450	Dortmund-Westfalenhallen – Brünninghausen – Kirchhörde – Herdecke Schanze	T10
SB72	Hagen Kabel – HA-Stadtmitte – HA-Hbf. – HA-Haspe – Hagen Westerbauer – Gevelsberg, Hbf.	T15/ 30
CE31	Bochum Hbf. – Stiepel – Hattingen-Blankenstein – Hattingen	T20
166	Essen Dellwig Bf. – Essen Hbf. – E Burgaltendorf – Hattingen-Niederwenigern	T20/ 40
177	Essen Steele – Kupferdreh Bf. (– Altersheim) – Velbert Nierenhof	T20
180	E Werden S – Kupferdreh Bf. – Burgaltendorf Burgruine	T20/ 30
310	Bochum-WAT-Höntrop – BO Hbf. S – Witten Rathaus – Heven	T20
320	Witten-Rüdinghausen – Annen S – Rathaus – Heven – Bochum-Querenburg	T20/ T10
350	Witten-Annen S – Rathaus – Herbede	T20
350	Herbede – Durchholz	T20/ 40
371	Witten Rathaus – Stockum – DO-Oespel	T20
375	Witten Rathaus – Annen	T20
376	Herdecke – Kirchende – Westende – Auf dem Schnee – Witten Rathaus	T20

Linie	Streckenverlauf	Takt (HVZ/ NVZ Mo.-Fr.)
378	Witten-Bommern – Rathaus – Bochum-Langendreer S – Dortmund-Lütgen-dortmund – Castrop-Rauxel	T20
379	Witten-Bommern – Rathaus – Bochum-Langendreer	T20
602	Wpt.-Schmitteborn – Oberbarmen – Nächstebreck – Sprockh.-Haßlinghausen	T20
616	Wuppertal Oberbarmen Bf – Schwelm Papierfabrik – W-Beyenburg – Siegelberg	T20/ 40
647	Wuppertal-Elberfeld – Velbert-Neviges – Velbert-Langenberg – Hattingen	T20/ 40
SB71	Wetter Bf. – Hagen Vorhalle – HA Hbf. – HA Stadtmitte – HA-Eilpe – Hagen Hohenl. Bf.	T30
141	Essen-Heisingen – E Kupferdreh – Hattingen Mitte S – Hattingen Welper	T30
358	Hattingen-Welper – Hattingen Mitte S – Baak	T30
448	Witten-Rüdinghausen – Dortmund-Barop – Hombruch – Löttringhausen (– Witten-Rüdinghausen)	T30
511	Ennepetal Busbf. – Hagen Stadtmitte	T30
518	Herdecke Schanze – Hbf. – Stadtmitte – Emst – Hagen Hohenlimburg Bf.	T30
519	Herdecke Nacken – Hagen Hbf – Stadtmitte – Eilpe – Hagen-Eilperfeld	T30
541	Wetter Bf. – Vorhalle – Eckesey – Hbf. – Stadtmitte – Eppenhausen – HA-Bissingheim	T30
551	Ennepetal Voerde – Milspe – Gevelsberg – Haßlinghausen	T30
552	Gevelsberg – Silschede – Wetter Loh	T30
556	Ennepetal-Gev. Bf. – Gevelsberg-Elsternstr.	T30
561	Ennepetal-Homberge – Ennepetal Busbf.	T30
567	Breckerfeld – Schwelm Bf.	T30/ 60
588	Blücherstr. – Oberloh – Blücherstr.	T30
608	Wuppertal Barmen Bf. – Dieselstr. Schleife – Ept.-Busbf.	T30
626	Wuppertal Oberbarmen Bf – Schwelm Papierfabrik – W-Beyenburg – Radevormwald	T30
SB37	Ennepetal Busbf. – Schwelm – Haßlinghausen – Niedersprockhövel – Hattingen – Bochum Hbf.	T60
SB38	Ennepetal Busbf. – Gevelsberg – Wetter – Witten – Hattingen Mitte	T60
SB67	Wuppertal Hbf. – Haßlinghausen – Niedersprockhövel – Herbede – Bochum Ruhr-Universität	T60
84	Kierspe, Feuerwehrgeräteh. – Halver, Sparkasse ZOB – Breckerfeld – Hagen Hbf. – Hagen Schwenke	T60
332	Wuppertal-Barmen – Wichlinghausen – Niedersprockhövel – Hattingen	T60
335	Niedersprockhövel Kirche – Hattingen-Holthausen	T60
339	Witten Rathaus – Heven – BO-Querenburg	T60
350	Herbede – Sprockhövel	T60
359	Essen-Burgaltendorf – Bochum-Dahlhausen – Hattingen – Holthausen – Sprockhövel	T60
373	Witten-Wartenberg – Annen S – Stockum	T60
374	Herdecke – Schanze – Kirchende – Westende – HA-Vorhalle	T60
379	Sprockhövel-Haßlinghausen – Witten-Durchholz – Bommern	T60
512	Hagen-Bathey – Boele – Hbf. – Eilpe – Selbecke – Breckerfeld	T60
553	Hagen-Westerbauer Bf. – Wetter – Herdecke-Herrentisch	T60
555	HA-Westerbauer Bf. – Wetter – Herdecke-Herrentisch	T60
560	Ennepetal Busbf. – Ennepetal-Rüggeberg	T60
561	Ennepetal-Rüggeberg – Ennepetal-Homberge	T60

Linie	Streckenverlauf	Takt (HVZ/ NVZ Mo.-Fr.)
564	Gevelsberg-Knapp – Schwelm Realschule	T60
572	Ennepetal Busbf. – Kämpershausweg	T60
580	Göckinghof – Ept.-Oelkinghausen	T60
585	Schwelm Blücherstr. – Haßlinghausen	T60
591	Hagen Hbf. S – Wetter Bf. – Witten Rathaus	T60
593	Wetter Bf. – Sprockhövel-Haßlinghausen Busbf.	T60
Linie 1	**Bürgerbus Wetter:** Wetter Bf. – Harkortberg – Wetter Bf.	T60
Linie 2	**Bürgerbus Wetter:** Wetter Bf. – Königstr. – Wetter Bf.	T60
Linie 1	**Bürgerbus Ennepetal:** Ennepetal Busbf. – Leibnitzstraße – Ennepetal Busbf.	T60
Linie 2	**Bürgerbus Ennepetal:** Ennepetal Busbf. – Heimstraße – Ennepetal Busbf.	T60
Linie 3	**Bürgerbus Ennepetal:** Ennepetal Busbf. – Brunnenstraße – Ennepetal Busbf.	T60
Linie 2	**Bürgerbus-Hattingen**: Lindenstr. – Hattingen Mitte – Lindenstr.	T90
330	Hattingen – Oberstüter – Niedersprockhövel	T120
585	Schwelm Blücherstr. – Haßlinghausen – Niedersprockhövel	T120
634	W-Barmen – Hatzfeld – Sprockhövel-Gennebreck – Hattingen-Elfringhausen – Velbert-Nierenhof	T120

Erläuterung: HVZ Hauptverkehrszeit; NVZ Normalverkehrszeit

Im Abendverkehr nach 19.00 bzw. 20.00 Uhr wird das Bedienungsangebot auf den einzelnen Linien ausgedünnt. Im Kernbereich der Städte werden die Linien auch weiterhin im Taktverkehr bedient. Insbesondere auf lokaler Ebene mit geringen Nachfragepotenzialen wird das Angebot zurückgenommen.

Das Bedienungsangebot am Wochenende ist insbesondere auf den Verbindungen zwischen den Zentren durch einen Taktverkehr gekennzeichnet. Lokale Verbindungen weisen ein deutlich reduziertes Angebot auf. In Räumen mit geringen Nachfragepotenzialen wird am Wochenende kein ÖPNV-Angebot vorgehalten.

In den Nächten auf Samstage, Sonn- und Feiertage gibt es auf nachfragestarken Relationen ausgehend von den benachbarten Oberzentren ein NachtExpress (NE)-Angebot.

Eine Übersicht über das Bedienungsangebot nach Linien ist der Anlage 2 zu entnehmen. In den Karten 5 bis 7 ist die Angebotsqualität differenziert nach Hauptverkehrszeit (HVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) dargestellt.

- **Karte 5:** Angebotsqualität HVZ (Mo.-Fr.)
- **Karte 6:** Angebotsqualität SVZ (Mo.-Fr. nach 20.00 Uhr)
- **Karte 7:** Angebotsqualität SVZ (Sonntag)

4.3.3 Verknüpfungen

Verknüpfungspunkte im Ennepe-Ruhr-Kreis zwischen dem SPNV und dem Busverkehr bzw. zwischen den Buslinien untereinander sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Darüber hinaus bestehen weitere einzelne Umsteigemöglichkeiten zwischen bedarfsorientiert verkehrenden Linien und regelmäßig verkehrenden Linien.

Eine Anbindung an das Schienenfernverkehrsnetz besteht über die Bahnhöfe der benachbarten Oberzentren in Dortmund, Bochum, Essen, Hagen und Wuppertal.

■ **Tabelle 29:** Verknüpfungspunkte (Fahrplan ab 08.01.2007)

Haltestellenname	**verknüpfte Angebote**	**regelmäßig verkehrende Linien**	**Funktion**
Breckerfeld, Rathaus	Bus	512, 567, MVG 84	lokale Verknüpfung
Ennepetal (Gev.) Bahnhof	RE, Bus	RE 4, RE 7, RE 13, 551, 556	Verknüpfung zum SPNV
Ennepetal Busbahnhof	Bus	511, 551, 560, 561, 567, 572, 608, SB 37, SB 38	Sternverkehr, umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Gevelsberg Rathaus/ Gevelsberg Rathaus (Lusebrink)	Bus	551, 552, 556, 564, SB 38, SB 72	umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Gevelsberg Hbf.	S-Bahn	S 8, 551, 552, 556, 564, SB 38, SB 72	Verknüpfung zum SPNV und umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Hattingen Mitte	S-Bahn, Straßenbahn, Bus	S 3, 141, 308, 330, 331, 332, 335, 358, 359, 647, CE 31, SB 37, SB 38	Sternverkehr, umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen und zum SPNV
Hattingen Steinenhaus	Bus	350, CE 31, SB 38, SB 67	Verknüpfung zwischen SB-/ CE-Linien
Herdecke Hengsteyseestr. / Herdecke Mitte	Bus	374, 376, 518, 519, 553, 555	lokale Verknüpfung
Herdecke Schanze	Bus	374, 450, 518	Verknüpfung ehemals durchgehender Verbindungen zwischen Herdecke und Dortmund
Schwelm Bahnhof	S-Bahn, RE, Bus	S 8, RE 4, RE 7, RE 13, 564, 567, 580, 588, 608, SB 37	Verknüpfung in verschiedene Richtungen und zum SPNV
Sprockhövel-Haßlinghausen Busbahnhof	Bus	379, 551, 585, 593, 602, SB 37, SB 67	Sternverkehr, umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Sprockhövel-Niedersprockhövel Kirche	Bus	330, 332, 335, 350, 359, 585, SB 37, SB 67	Sternverkehr, umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Wetter Bf.	S-Bahn, RE, RB, Bus	S 5, RE 16, RB 40, 541, 553, 555, 591, 593, SB 38, SB 71	umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen und zum SPNV
Witten Hbf.	S-Bahn, RE, RB, Bus	RE 4, S 5, RE 16, RB 40, 320, 350, SB 38, 591	umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen und zum SPNV
Witten Rathaus	Straßenbahn, Bus	310, 320, 339, 350, 371, 375, 376, 378, 379, 591	umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Witten Herbede Mitte	Bus	350, SB 38, SB 67	lokale Verknüpfung
Witten-Annen Nord/ Annen S	S-Bahn, Bus	S 5, 320, 350, 373, 375	lokale Verknüpfung und zum SPNV
Witten Heven Dorf	Straßenbahn, Bus	310, SB 67, 320, 339, 350	lokale Verknüpfung

4.3.4 Tarifstruktur

Der Ennepe-Ruhr-Kreis liegt im Verbundraum des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Alle im Verbundraum genehmigten Linienverkehre unterliegen dem VRR-Verbundtarif.

Der VRR-Tarif ermöglicht dem ÖPNV-Kunden im gesamten Kreisgebiet die Nutzung von Bus- und Bahnangeboten mit einem Ticket (auch beim Umsteigen zwischen den Verkehrssystemen) mit einem differenzierten Ticketsortiment aus Einzelfahrscheinen und Mehrfahrtenkarten. Das Kreisgebiet umfasst folgende 3 Tarifgebiete (TG):

- Hattingen/ Sprockhövel (TG 46),
- Witten/ Herdecke/ Wetter (TG 47),
- Schwelm/ Ennepetal/ Gevelsberg/ Breckerfeld (TG 67).

4.4 Betriebsleistungen, Wirtschaftlichkeit und Zuschussbedarf

Die den Ennepe-Ruhr-Kreis bedienenden Verkehrsunternehmen haben im Jahr 2008 im Ennepe-Ruhr-Kreis Betriebsleistungen im straßengebundenen ÖPNV nach § 42 PBefG in einem Volumen von 10,913 Mio. Wagen-km erbracht. Davon entfielen 0,394 Mio. Wagen-km auf den Straßenbahn- und 10,519 Wagen-km auf den Busbetrieb.

Für die in diesem Zusammenhang erbrachten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (Infrastrukturvorhaltung, Regie- und Vertriebsaufgaben, Fahrzeugausstattung, aufgabenträgerbedingte Verkehrsleistungen) haben die Verkehrsunternehmen vom Ennepe-Ruhr-Kreis einen Ausgleichsbetrag von insgesamt 10,770 Mio. € erhalten. Die Aufteilung der erbrachten Verkehrsleistungen auf die Verkehrsunternehmen stellt sich wie folgt dar[54] :

54 Quelle: Verbundetat 2008

■ **Tabelle 30:** Leistungsangebot der Verkehrsunternehmen im EN-Kreis (Stand 2008)

Unternehmen	Zug-/ Bus-km (Mio. Wkm)	Anteil in Prozent der Gesamtleistung
Bogestra (Strab)	0,394	3,6 %
Bogestra (Bus)	3,641	33,4 %
VER (Bus)	5,639	51,7 %
HST (Bus)	0,409	3,7 %
WSW (Bus)	0,144	1,3 %
BVR (Bus)	0,686	6,3 %
insgesamt	**10,913**	**100 %**

Erläuterung: Strab Straßenbahn; Wkm Wagenkilometer

Alle den Ennepe-Ruhr-Kreis bedienenden Verkehrsunternehmen haben in den letzten Jahren umfangreiche Restrukturierungsprozesse durchgeführt, die teilweise noch nicht abgeschlossen sind. Hieraus, aber auch aus den unterschiedlichen betrieblichen Ausgangslagen und den differierenden verkehrlichen Verhältnissen in den Bedienungsräumen erklären sich vorhandene Preisunterschiede pro Leistungseinheit.

Erhebliche Kosteneinsparungen, u. a. durch die flächendeckende Einführung des Spartentarifvertrages Nahverkehr (TVN), Optimierung der Betriebsabläufe und Kooperationen mit benachbarten Unternehmen, konnten leider nur begrenzt an die kommunalen Aufgabenträger weitergegeben werden. Grund hierfür waren in erster Linie wegbrechende Landes- und Bundeszuschüsse sowie überproportional steigende Energiepreise, die die Restrukturierungserfolge konterkariert haben.

Als sog. integrierte Verkehrsunternehmen nehmen insbesondere die kommunalen Verkehrsunternehmen BOGESTRA, VER, HST und WSW neben dem reinen Fahrbetrieb umfangreiche Regie-, Planungs- und Vertriebsaufgaben für die Aufgabenträger wahr und sind in Abstimmung mit den Kommunen für die Bereitstellung und Pflege der ÖPNV-Infrastruktur verantwortlich. Unter Berücksichtigung dieser Serviceleistungen, die ansonsten unmittelbar durch die kommunalen Aufgabenträger zu erbringen wären, haben die den Kreis bedienenden Verkehrsunternehmen bereits heute eine hohe Wettbewerbsfähigkeit erreicht. Dies zeigt sich auch daran, dass die nach der VRR-Finanzierungsrichtlinie berechneten, EU-konformen Ausgleichshöchstbeträge teilweise erheblich unterschritten werden.

5 Einschätzung der Umsetzung der 1. NVP-Fortschreibung

Auf der Grundlage des 1. Nahverkehrsplanes, der Ende 1997 durch den Kreistag beschlossen wurde, konnte das Verkehrsangebot im Ennepe-Ruhr-Kreis erheblich erweitert werden. Dies betrifft insbesondere

- die Komplettierung des kreisweiten Schnellbusnetzes,
- die Einführung von Taktverkehren auf allen wichtigen Relationen des Stadt- und Regionalverkehrs,
- die Schließung von Angebotslücken u. a. durch die Einführung von Stadtbuslinien,
- die Taktverdichtungen auf nachfragestarken Relationen sowie
- die Umstellung auf AST-Bedienung in ausgewählten Bedienungsräumen.

Zugleich haben die kreisangehörigen Städte und die Verkehrsunternehmen die Haltestelleninfrastruktur weiter ausgebaut und fahrgastfreundlich ausgestaltet; die Fahrzeugflotte wurde schrittweise auf Fahrzeuge mit Niederflurtechnik und moderner Abgastechnik umgestellt.

Die im Sommer 2002 beschlossene 1. Fortschreibung des NVP sah weitere Verbesserungen im Bedienungsangebot vor, die allerdings aufgrund der verschlechterten Haushaltssituation mit einem Finanzierungsvorbehalt versehen wurden. Daher konnte nur ein Teil dieser Maßnahmen im Zeitraum zwischen 2002 und 2006 umgesetzt werden.

Vielmehr zeigte sich ab dem Jahr 2004, dass die für den ÖPNV im Haushaltssicherungskonzept vorgegebenen Einsparziele durch die Restrukturierungsbemühungen der Verkehrsunternehmen allein nicht erreicht werden konnten, da diese durch wegbrechende Landesmittel und steigende Treibstoffpreise konterkariert wurden. Der Kreistag hat daher zusätzlich im Herbst 2005 ein Leistungsminderungskonzept (LMK) beschlossen, dass eine Angebotsreduzierung von rd. 5 % vorsieht und zum Fahrplanwechsel 2005/ 2006 realisiert worden ist.

Der Status (umgesetzt, weiterzuverfolgen, nicht weiterzuverfolgen) der im NVP 2002 in Kapitel 6 (Nahverkehrskonzept) vorgeschlagenen neuen Maßnahmen stellt sich derzeit wie folgt dar:

5.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Im Rahmen des ITF[55] II konnten wesentliche Maßnahmen umgesetzt werden, die im Zielnetz 2015 des VRR enthalten sind und durch den Ennepe-Ruhr-Kreis als VRR-Verbandsmitglied unterstützt werden. Dies betrifft im RE-Netz die Einführung bzw. Neukonzipierung des **RE 4, RE 7, RE 13 und RE 16**. Dieses Leistungsangebot hat sich bewährt und ist daher auch nicht von Kürzungen betroffen.

Eingefordert wird allerdings ein **Halt des RE 4 am Bahnhof Wetter**, der umlauftechnisch ohne weiteres möglich wäre. Damit wäre Wetter umstiegsfrei und komfortabel an Wuppertal und Düsseldorf angebunden, auch die Verbindung nach Dortmund würde wesentlich gestärkt.

Auch das bestehende RB-Angebot ist fahrgastgerecht ausgerichtet und daher nicht von Kürzungen betroffen. Die Planungen zu einer Leistungsausweitung auf der **RB 40 und RB 46 (Verlängerung über Bochum Hbf. hinaus nach Witten Hbf.)** sollten allerdings nicht weiterverfolgt werden, da zwei stündliche Fahrten auf der Achse Essen – Bochum – Witten – Wetter – Hagen als ausreichend erachtet werden, zumal sie zwischen Witten und Hagen noch durch die Angebote des RE 4 (hält allerdings bisher nicht in Wetter) und der S 5 verdichtet werden.

Festgehalten wird dagegen an dem noch nicht realisierten Ausbau der **RB 52 (Volmetalbahn),** um hier zumindest auf dem Abschnitt Dortmund – Herdecke – Hagen einen 30-Minuten-Takt zu erreichen.

Dagegen ist das S-Bahn-Netz im Ennepe-Ruhr-Kreis ab 2008 von Kürzungen betroffen. Dies betrifft die S 8 auf dem Abschnitt Schwelm – Gevelsberg – Hagen, wo das Angebot von 3 auf 2 Fahrten pro Stunde in der HVZ/ NVZ reduziert wird. Damit wird der „hinkende“ 20/ 40-Takt der S 5 auch auf dem o. g. Abschnitt der S 8 fortgesetzt.

Es bleibt Ziel des Ennepe-Ruhr-Kreis, auf allen drei S-Bahn-Linien (**S 3, S 5, S 8**) den S-Bahn-Standard (20-Minuten-Takt) zu erhalten bzw. zu erreichen. Im Zusammenhang mit einem VRR-weiten neuen Taktschema für die S-Bahn wäre aufgrund der verhältnismäßig geringen Nachfrage allerdings die Umstellung auf einen 30-Min-Takt akzeptabel.

Im Rahmen der Infrastrukturplanung hat die Einrichtung des S-Bahn-Haltepunktes **„Witten-Universität“** der S 5 in Witten Priorität. Dagegen wird die Einrichtung des S-8-Haltepunktes „Schwelm-Ost“ in Abstimmung mit dem VRR und der Stadt Schwelm aufgrund des negativen Ergebnisses der Vorprüfung nicht weiterverfolgt.

An der Perspektivplanung, die S 5 über die westliche Ruhrseite zu führen und damit die Stadtteile Witten-Bommern und Wetter-Wengern an den SPNV anzubinden, wird festgehalten.

55 ITF: Integraler Taktfahrplan

5.2 Maßnahmen im Busliniennetz

- Die **Fahrplanlücke der MVG-Linie 84** (Hagen – Breckerfeld – Halver) am späten Vormittag konnte bisher aufgrund der ablehnenden Haltung des Betreibers nicht geschlossen werden. Eine Umsetzung erscheint verzichtbar, solange eine zweite stündlich verkehrende Linie (Linie 512 der HST) in diesem Zeitraum eine Anbindung der Stadt Beckerfeld nach Hagen sicherstellt.
- Die geplante **direkte Busverbindung zwischen Hagen-Boele und Herdecke** über die Kraftwerksbrücke Hengsteysee durch entsprechende Verlängerung einer „Hagener Linie“ wird derzeit nicht weiterverfolgt. Aufgrund des geringen Verkehrsbedarfes und des Aufwandes zur Anpassung der Infrastruktur besitzt diese Maßnahme weder in der Stadt Hagen noch in der Stadt Herdecke Priorität.
- Weiterverfolgt wird eine **Teilung der Linie 591 (Hagen – Wetter – Witten) am Bahnhof Wetter**. Zu prüfen ist allerdings eine Änderung der Linienführung im Zuge der Realisierung der neuen Ruhrbrücke.
- Sobald die Stadt Hagen die erforderlichen Umbaumaßnahmen in der Brüninghausstraße im Jahr 2009 umsetzen will, soll eine **Führung der Linie 519 (Herdecke, Nacken – Herdecke, Mitte – Hagen Hbf. – Hagen, Eilpe) über Hagen-Vorhalle** weiterverfolgt werden, um die Anbindung der Stadt Herdecke an den Bahnhof Vorhalle zu optimieren.
- Die Errichtung eines neuen ZOB am Hbf. Witten steht kurz vor der Umsetzung. Mit seiner Inbetriebnahme sollen – wie bereits im NVP 2002 vorgesehen – die bislang am Kornmarkt endenden Linien bis zur neuen Endhaltestelle Witten Hbf verlängert werden **(Anbindung des neuen ZOB am Hbf. Witten)**.
- Eine räumliche und zeitliche **Optimierung des Anschlusses der Linie 647 (Hattingen – Nierenhof – Langenberg – Neviges – Wuppertal Hbf.) an die S 9 Richtung Wuppertal** konnte am Bahnhof Langenberg realisiert werden (Übergangszeiten von 6 Minuten in der HVZ/ NVZ und 8 Minuten in der SVZ). In Gegenrichtung steht eine Anschlussoptimierung noch aus; die Übergangszeiten von der S 9 zur Linie 647 Richtung Hattingen betragen hier 19 (HVZ/ NVZ) bzw. 17 Minuten.
- Aufgrund zu geringer Nachfrage wurde das Angebot auf den **Linen 592 (Wetter Bf. – Silschede Mitte) und NE 11 (Barmen – Haßlinghausen – Schwelm)** wie geplant eingestellt und im Raum Sandberg/ Voßhöfen/ Auf dem Böcken durch einen AST-Betrieb ersetzt.

- Die **Verdichtung der Linie SB 37** (Ennepetal – Schwelm – Sprockhövel – Hattingen – Bochum) auf einen 30-Minuten-Takt und die Durchbindung der Fahrten in der SVZ bis Ennepetal konnte aufgrund des Mehraufwandes bislang nicht umgesetzt werden; ebenso wenig die Bedienung des Linienastes Wetter – Gevelsberg – Ennepetal der Linie SB 38 (Hattingen – Witten – Wetter – Gevelsberg – Ennepetal) in der SVZ (sonntags und samstags nachmittags).
- Ebenso wenig realisiert wurden aus finanziellen Gründen kleinere Maßnahmen zur Ausweitung des Bedienungsangebotes im Stadt- und Nachbarortsverkehr in der SVZ bzw. samstags vormittags **(Linien 359, 374, 564, 580)**.
- Die **Erschließung des Gewerbe- und Landschaftsparks Henrichshütte** durch die Linie 335 konnte wie geplant umgesetzt werden. Damit verbunden ist allerdings eine verlängerte Fahrtzeit zwischen der Hattinger Innenstadt und dem Ortsteil Holthausen.
- Weiterverfolgt werden die noch nicht umgesetzten Maßnahmen für eine **innere Erschließung der Neubaugebiete „Brunnen“ in Schwelm und „Heider Kopf“ in Breckerfeld**.
- Die Notwendigkeit einer direkten **Anbindung von Universität und Technologiepark Dortmund durch die Linie 371** wurde durch die beteiligten Akteure unterschiedlich beurteilt; sie wird im Rahmen des NVP 2009 erneut aufgegriffen.
- Die durchgehende **Verlängerung der Linien 378 und 379 über die Eberfelder Str. (378) bzw. Alte Str. (379) bis Bommern Wasserturm** wurde nicht realisiert, da die geplante Wendeanlage nicht umgesetzt werden konnte.
- Die Anschlussbeziehungen der Linien **450 und 518** am Verknüpfungspunkt „Schanze“ konnten zwischenzeitlich verbessert werden. Dennoch wird als nachteilig erachtet, dass die durchgehende Verbindung Herdecke – Kirchhörde – Dortmund, Westfalenhallen aus betrieblichen Gründen aufgegeben worden ist.
- Im Rahmen des Aktionsprogramms „100 Bahnhöfe in NRW“ hat die Stadt Ennepetal umfangreiche Baumaßnahmen zur verbesserten Verknüpfung seines Bahnhofs mit dem Individualverkehr und dem Busverkehr durchgeführt. Nachdem durch einen Kreisverkehrsplatz eine Wendemöglichkeit für Busse geschaffen worden ist, wurde die Gevelsberger **Stadtbuslinie 556** wie geplant bis zum Bahnhof Ennepetal (Gevelsberg) verlängert.
- Die Hagener Straßenbahn AG hat wie geplant die Buslinien CE 73 und 522/ 523 durch den Schnellbus **SB 72** ersetzt. Hierdurch wird der Gevelsberger Siedlungsraum entlang der Hagener Str. bedeutend komfortabler an die Hagener Innenstadt angebunden. Da auf Gevelsberger Stadtgebiet weiterhin alle Haltestellen bedient werden, kommt es dort zu keinen Bedienungslücken.

- Eine **verbesserte Busanbindung in Herdecke an die Volmetalbahn (RB 52)** wird durch die Stadt Herdecke und den Ennepe-Ruhr-Kreis weiterverfolgt. Die Stadt Herdecke hat hierzu die entsprechenden planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen und entsprechende Förderanträge gestellt, die auch die Einrichtung von Bushaltestellen im unmittelbaren Bahnhofumfeld betreffen. Zur wohnumfeldverträglichen Heranführung ausgewählter Buslinien an den Bahnhof wurde mit den Verkehrsunternehmen die sogenannte „Sandwichlösung“ entwickelt.

5.3 Einsatz besonderer Bedienungsformen

Neben dem **Bürgerbus**verein Ennepetal haben sich auch in **Hattingen** und **Wetter** Bürgerbusvereine gegründet, die mit Unterstützung der Verkehrsunternehmen und des Kreises das reguläre Busangebot in ihren Städten bedarfsorientiert ergänzen. Die aktuellen Bürgerbusangebote sollen im Rahmen des NVP aufgeführt und gesichert werden.

Die Einführung von **AST-Verkehren** ist plangemäß im **Raum Wetter-Esborn/ Sandberg/ Voßhöfen** erfolgt, da hier ein Linienverkehr (Linie 592) ersetzt werden konnte.

Nicht weiterverfolgt wurden die Überlegungen zur Bedienung bisher nicht erschlossener Siedlungsbereiche durch AST (Schwelm: Vörfken/ Ruhrstr., Wetter-Trienendorf, Ennepetal: Klinik Königsfeld, diverse Streusiedlungen in Sprockhövel), da ihre Finanzierung das ÖPNV-Budget des Kreises zusätzlich belastet hätte und sich die Gewinnung von Taxenunternehmen schwierig gestaltete. **Zukünftig sollte die Einführung bedarfsorientierter Bedienungsformen (AST oder Taxibus) gezielt dort weiterverfolgt werden, wo durch sie bestehende Linienverkehre partiell in der SVZ oder vollständig ersetzt werden können.** Dies betrifft z. B. auch den im NVP 2002 angesprochenen Linienverkehr der Linie 593 (Haßlinghausen – Wengern – Wetter).

Die Überlegungen zu den bereits 2002 bestehenden AST-Angeboten wurden wie folgt weiterverfolgt:

- Das **AST-Angebot Gedern/ Hohenstein** in Witten hat sich bewährt und soll (möglicherweise in modifizierter Form) fortgeführt werden; trotz der guten Nachfrage soll die Wiedereinführung eines Linienangebotes unterbleiben, da es mit Mehrkosten verbunden wäre und das AST-Angebot bedarfsgerecht erscheint.
- Das **AST-Angebot in Schwelm-Linderhausen** wurde von dem beauftragten Mietwagenunternehmer eingestellt; im Rahmen der NVP-Fortschreibung 2009 wird die bedarfsgerechte Erschließung des Ortsteils Linderhausen weiterverfolgt.

- Das **AST-Angebot Voßkuhle – Alt-Wetter** ist für den Bereich Voßkuhle durch den Bürgerbusverein Wetter übernommen worden, der bereits die Relation Alt-Wetter – Gemeinschaftskrankenhaus Herdecke über die Ender Talstraße bedient.

Dagegen konnte das **Bürgerbusprojekt Witten-Buchholz** trotz intensiver Unterstützung der Stadt Witten, des Ennepe-Ruhr-Kreises und der Verkehrsunternehmen bisher nicht umgesetzt werden.

5.4 Freizeitverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Freizeitziele

- Die verbesserte Anbindung der **Elfringhauser Schweiz** durch Neuordnung und zweistündliche Wochenendbedienung der Linien 634 und 330 konnte umgesetzt werden. Eine Erfolgskontrolle dieser Maßnahme sollte nunmehr erfolgen.
- Eine verbesserte ÖPNV-Anbindung der **Glörtalsperre** konnte bisher nicht realisiert werden, wird aber weiterhin angestrebt. Vorstellbar ist ein flexibles, bedarfsorientiertes Busangebot zwischen Dahlerbrück (Anbindung Volmetalbahn) und Breckerfeld, das möglicherweise auch die Ennepetalsperre mit einbezieht.
- Der Ennepetaler Ortsteil Rüggeberg bildet den optimalen Ausgangspunkt für Wanderungen in den Bereich der „Wanderwelt SüdspitzEN“, u. a. der **Heilenbecker Talsperre** (rd. 2 km Entfernung) und der **Ennepetalsperre** (rd. 4 km Entfernung). In Abstimmung mit der Stadt Ennepetal und der Tourismusförderung EN ist abzustimmen, ob dennoch eine **Verlängerung der stündlich verkehrenden Linie 561 an Wochenenden** in Richtung Heilenbecker Talsperre sinnvoll ist.
- Die probeweise Anbindung des **Schwimmbades „Platsch“** in Ennepetal wurde nur unzureichend nachgefragt und daher wieder eingestellt. Eine verbesserte Anbindung des **Schul- und Sportzentrums West in Gevelsberg** soll im Rahmen des NVP 2009 aufgegriffen werden.

Förderung des Umweltverbundes im Ruhrtal

Im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative „Das Ruhrtal“, an der bis Ende 2006 die Städte Bochum, Hagen, Herdecke, Wetter, Witten und Hattingen sowie der Ennepe-Ruhr-Kreis und der RVR beteiligt waren, konnte die touristische Infrastruktur im mittleren Ruhrtal entscheidend verbessert und die Marke „Ruhrtal“ als Kultur-, Freizeit- und Erholungsraum landesweit etabliert werden. Zu den regionalen Leitprojekten zählten hierbei u. a.

- der Ausbau der Ruhrtalbahn und die Erweiterung ihres Verkehrsangebotes,
- die Etablierung des Wasserwanderns als überregionales Freizeitangebot sowie
- die Fertigstellung des Ruhrtalradwegs von der Quelle bis zur Mündung als überregional bedeutsame Tourismusadresse.

Mit Fördermitteln des Landes NRW zum Ausbau der Schienen- und Haltestelleninfrastruktur und Betriebskostenzuschüssen der Städte Bochum und Hagen sowie des Ennepe-Ruhr-Kreises ist es gelungen, die **Ruhrtalbahn** zu einer leistungsfähigen Bahn mit historischen Zügen sowohl als touristische Attraktion auszubauen als auch als Rückgrat des freizeitbezogenen Nahverkehrs im mittleren Ruhrtal. Das vertraglich vereinbarte Mindestangebot von 52 Fahrtagen pro Sommerhalbjahr (jeweils drei Umläufe pro Tag, mindestens 12 Fahrtage mit dem historischen Dampfzug und 40 mit dem Schienenbus) ist – u. a. durch Zuschüsse aus der ÖPNV-Pauschale – bis zum Jahr 2011 gesichert; vor diesem Hintergrund erfolgt eine entsprechende **Aufnahme dieses SPNV-Angebotes im NVP Ennepe-Ruhr**.

Dem Umweltverbund aus Bahn, Bus, Schiff und Rad kommt bei der „Erfahrung“ des landschaftlichen und kulturhistorischen Potenzials des Ruhrtals eine besondere Bedeutung zu. Die vorgenannten Verkehrsformen sollen daher noch besser aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft werden. Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang die Einführung eines **„Ruhrtalbusses“**, der saisonal an Sonntagen verkehrt, die touristischen Highlights bedient und die Mitnahme von Fahrrädern und ggf. Booten gewährleistet.

Von den Maßnahmenvorschlägen des NVP 2002 wird daran festgehalten, mit dem Bau des Kreisverkehrs Herbeder Str./ Ruhrdeich in Witten zur **Anbindung des Muttentals** eine Haltestelle in Nähe der Nachtigallbrücke einzurichten, deren Bedienung bedarfsweise an Wochenenden durch eine am Bahnhof Witten endende Buslinie und/ oder den SB 38 erfolgen könnte. Alternativ ist der Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen zu prüfen.

Nicht mehr erforderlich ist dagegen die Bedienung des Linienastes Ennepetal – Gevelsberg – Wetter der SB 38 an Wochenenden, da die Ruhrtalbahn an den Sonntagen im Sommerhalbjahr nunmehr eine ausreichende Erschließung des Ruhrtals gewährleistet und in Hattingen und Hagen mit dem ÖPNV/ SPNV verknüpft ist.

Allgemeine Kommunikations- und Marketingmaßnahmen

Obwohl die Freizeitbusse in der Elfringhauser Schweiz aktiv beworben wurden sind, stellt sich die Nachfrage hier eher bescheiden dar.

Wichtig erscheint, dass zukünftig alle relevanten ÖPNV-Angebote im Rahmen der Vermarktung von Freizeitangeboten z. B in Karten und Routenplänen aufgenommen und bei ihrer Neueinführung gezielt beworben werden.

Nachtverkehr

Das im NVP 2002 dargestellte Konzept wurde weitgehend umgesetzt, indem zusätzlich die beiden **NE-Linien 18 und 37** eingeführt worden, die beide auf eine gute Nachfrage gestoßen sind.

Auch der VRR hat sein NE-Angebot an Wochenenden und vor Feiertagen erheblich ausgeweitet; es betrifft u. a. die stündlich verkehrenden Linien S 5 und S 8. Vor diesem Hintergrund

- ist der Bedarf nach einem zusätzlichen NE-Angebot zwischen Schwelm und Wuppertal kritisch zu hinterfragen;
- empfiehlt sich ggfs. die Einstellung des NE 5 zwischen Hagen, Vorhalle und Wetter (Parallelverkehr).

Handlungsbedarf besteht weiterhin für eine bessere Einbindung der Stadt Herdecke in das Nachtbusnetz der Städte Hagen und Dortmund; die Überlegung eines Nacht-AST zwischen Dortmund-Kirchhörde und Herdecke wurde bisher aus Kostengründen nicht umgesetzt.

5.5 Infrastruktur- und Investitionsplanung

Schienenvorhaben des ÖPNV-Bedarfsplanes

Von den in Kapitel 7.1 dargestellten Schienenprojekten wurde nur der Ausbau und die Beschleunigung der Linie 310 in Witten fortgesetzt (Abschnitt Witten-Rathaus – Witten, Marienhospital).

Folgende Maßnahme wurden aufgrund eines zu schlechten Nutzen-Kosten-Faktors nicht in den neuen ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen und werden daher nicht weiterverfolgt:

- Verlängerung der U 35 von Ruhr-Universität über Technologiepark Bochum bis Freizeitzentrum Kemnade,
- Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Witten nach Annen, Bommern und Herbede.

Weiterzuverfolgen sind demnach folgende Maßnahmen:

- Ausbau/ Ertüchtigung der Straßenbahnlinie 310 zwischen Witten Heven und Witten Crengeldanz

- Neubau Straßenbahnlinie 310 zwischen Bochum Unterstraße und Witten Crengeldanz inkl. Verlängerung bis Bahnhof Langendreer

5.6 Bedeutende Infrastrukturplanungen

Von den in **Bild 7.2.1 des NVP 2002** genannten Bahnhofsmaßnahmen wurde bislang nur die verbesserte Erschließung des **Bahnhofs Ennepetal (Gevelsberg)** (P+R-Parkplatz, Busverknüpfung 551 und 556) sowie die Planungen für die **Busbahnhöfe in Hattingen und Haßlinghausen** realisiert. Alle anderen Maßnahmen sind noch aktuell und sollen kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Lediglich der Neubau des Hp. Schwelm-Ost wird nicht weiterverfolgt.

Fahrzeuge

Die in Kap. 7.3 des NVP 2002 formulierten Standards wurden weitgehend umgesetzt.

Haltestellen

Das in Bild 7.4.1 des NVP 2002 dargestellte Ausbauprogramm konnte durch die kreisangehörigen Städte und die Verkehrsunternehmen teilweise umgesetzt werden; noch nicht umgesetzte Maßnahmen werden bei weiterem Bedarf im Rahmen der Investitionsplanung (vgl. Kapitel 10.3) erneut aufgegriffen.

6 Gesamtverkehrsaufkommen im Untersuchungsraum

6.1 Methodik

Auf der Basis der Ergebnisse der Berechnungen des „Informationssystem Verkehr Ruhrgebiet“ vom Regionalverband Ruhr (RVR)[56] werden nachfolgend die Grundzüge des Gesamtverkehrsaufkommens im Ennepe-Ruhr-Kreis dargestellt.

Im Verkehrsmodell ist der Datenstand der IGVP[57] aus dem Jahr 2000 hinterlegt. Es erfolgte eine Überarbeitung und Anpassung der IGVP-Daten, da die Daten im Bereich ÖV wegen Unplausibilität stark umstritten waren (Daten basieren auf „Erzeugungsdaten“).

Die Auswertungen für den Ennepe-Ruhr-Kreis beziehen sich hinsichtlich der Verkehrsverteilung (Modal-Split) grundsätzlich auf Fahrten, d. h. Fuß- und Radwege werden nicht berücksichtigt. Während im Individualverkehr (IV) der Durchgangsverkehr in der Verflechtungsmatrix mit enthalten ist, sind für den ÖV nur Binnenverkehr sowie Ein- und Auspendlerdaten (ohne Durchgangsverkehr) dargestellt.

6.2 Verkehrsaufkommen gesamter motorisierter Verkehr

An einem Normalwerktag werden im Ennepe-Ruhr-Kreis rund 958.500 Personenfahrten im gesamten motorisierten Verkehr durchgeführt. Hiervon entfallen rund 565.400 Personenfahrten auf Verkehre innerhalb des Kreises und rund 393.000 Personenfahrten auf kreisgrenzüberschreitende Nachbarorts- und Regionalverkehre.

56 Quelle: Regionalverband Ruhr, Informationssystem Verkehr Ruhrgebiet (Stand 2000 Daten IGVP, überarbeiteter und angepasster Datenstand; Fahrplanstand 2002).
Als Grundlage für die Analyse des Gesamtverkehrsaufkommens dient eine Verflechtungsmatrix über die Fahrtbeziehungen im motorisierten Verkehr. Zu berücksichtigen ist, dass in dem Verkehrssystem Daten für das gesamte RVR-Gebiet hinterlegt sind. Detailauswertungen zu kleinräumigen Bedienungsgebieten können daher in Einzelfällen Unplausibilitäten aufweisen. Es sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die vorliegenden Daten grundsätzlich als „Tendenz-Werte“ zu betrachten sind. Auch aufgrund des Datenstandes sind kleinräumige Entwicklungen mit dem Modell kaum darstellbar.

57 IGVP: Integrierte Gesamtverkehrsplanung

■ **Tabelle 31:** Personenfahrten pro Werktag im motorisierten Verkehr gegliedert nach Binnenverkehr und stadtgrenzenüberschreitendem Verkehr (Informationssystem Verkehr Ruhrgebiet[58])

Personenfahrten/ Werktag	**motorisierter Verkehr[59] [absolut]**	**motorisierter Verkehr [%]**
Binnen-, Quell- und Zielverkehr innerhalb des Ennepe-Ruhr-Kreises	565.398	-
Binnenverkehr der kreisangehörigen Städte	464.354	48 %
Quell- und Zielverkehr innerhalb des Kreises	101.044	11 %
kreisgrenzenüberschreitende Nachbarorts-/ Regionalverkehr	393.065	41 %
Gesamtverkehr des Kreises	***958.463***	***100 %***

6.2.1 Regionale Verteilung der Quell-/ Ziel-Verkehre

Der Quell-/ Zielverkehr im Ennepe-Ruhr-Kreis zu den relevanten Oberzentren ist in folgender Tabelle dargestellt.

■ **Tabelle 32:** Regionale Verteilung der Quell-/ Ziel-Verkehre zu den relevanten Oberzentren – Gesamtverkehr (Informationssystem Verkehr Ruhrgebiet) [Personenfahrten/ Werktag]

	Wuppertal[60]	Essen	Bochum	Dortmund	Hagen
Breckerfeld	<200	0	77	420	4.306
Ennepetal	700	106	738	996	5.742
Gevelsberg	1.000	468	1.331	1.384	7.520
Hattingen	2.900	9.268	13.726	2.304	742
Herdecke	<200	400	1.592	5.902	7.218
Schwelm	6.900	206	869	608	950
Sprockhövel	5.700	993	2.473	1.057	909
Wetter	<200	388	1.721	2.511	8.691
Witten	1.200	3.614	18.670	15.397	3.170
gesamt	**18.400**	**15.443**	**41.197**	**30.579**	**39.248**

Die folgende Karte stellt die Verkehrsverflechtungen im Regionalverkehr des Ennepe-Ruhr-Kreises dar. Deutlich wird hier in erster Linie die herausragende Bedeutung der benachbarten Oberzentren Bochum und Hagen für die Bevölkerung des Ennepe-Ruhr-Kreises.

58 Quelle: Regionalverband Ruhr, Informationssystem Verkehr Ruhrgebiet (Stand 2000 Daten IGVP, überarbeiteter und angepasster Datenstand; Fahrplanstand 2002).

59 motorisierter Verkehr = MIV + ÖV

60 Abschätzung der Werte auf Basis der Verkehrsverflechtungen aus dem NVP 1997.

- **Karte 8:** Verkehrsverflechtungen nach Gemeinden zu den benachbarten Oberzentren (Gesamtverkehr)

6.2.2 Verkehrsverflechtungen im Kreisgebiet

Die Verkehrsverflechtungen innerhalb der einzelnen Städte verdeutlichen die Bedeutung der Ortsverkehr für die Nachfrageerzeugung im Kreisgebiet. Mit rund 28 % aller Fahrten innerhalb des Kreisgebietes (etwa 160.000 Fahrten pro Tag) kommt hierbei dem Binnenverkehr in Witten die höchste Bedeutung zu, aber auch in allen anderen Städten gibt es ausgeprägte Ortsverkehre.

Die Fahrtrelationen zwischen den Städten sind im Vergleich zu den innerstädtischen Binnenverkehren von untergeordneter Bedeutung. Nennenswerte Beziehungen ergeben sich auf der Talachse zwischen den benachbarten Städten Schwelm, Ennepetal und Gevelsberg sowie zwischen Witten und den angrenzenden Städten im Norden des Kreisgebietes Wetter, Hattingen und Herdecke.

- **Tabelle 33:** Verkehrsverflechtungen zwischen den Städten des Ennepe-Ruhr-Kreises im Gesamtverkehr (Informationssystem Verkehr Ruhrgebiet) [Personenfahrten/ Werktag]

	Breckerfeld	Ennepetal	Gevelsberg	Hattingen	Herdecke	Schwelm	Sprockhövel	Wetter	Witten
Breckerfeld	11.412	1.512	393	0	65	210	3	118	17
Ennepetal	1.512	37.734	5.223	166	228	7.244	696	467	255
Gevelsberg	393	5.223	40.118	486	264	3.400	2.807	1.622	805
Hattingen	0	166	486	71.992	106	546	5.118	276	3.338
Herdecke	65	228	264	106	31.650	294	109	2.803	2.827
Schwelm	210	7.244	3.400	546	294	39.158	1.025	449	467
Sprockhövel	3	696	2.807	5.118	109	1.025	29.114	482	1.786
Wetter	118	467	1.622	276	2.803	449	482	42.730	4.915
Witten	17	255	805	3.338	2.827	467	1.786	4.915	160.446
gesamt	**13.730**	**53.525**	**55.118**	**82.028**	**38.346**	**52.793**	**41.140**	**53.862**	**174.856**

- **Karte 9:** Verkehrsverflechtungen nach Gemeinden innerhalb des Ennepe-Ruhr-Kreises (Gesamtverkehr)

7 ÖPNV-Nachfrage

7.1 Linienbezogene Nachfrage

Die Linie mit der stärksten Nachfrage an Werktagen ist die Linie 320 in Witten. Sie bildet die Grundlage des Stadtverkehrs in Witten und verdeutlicht die hohe Bedeutung der Verbindung zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen Rüdinghausen, Annen, der Wittener Innenstadt und Heven sowie als Verbindung zur benachbarten Ruhruniversität in Bochum und zum dortigen U-Bahn-Anschluss. Sie weist eine doppelt so hohe Nachfrage auf wie die ebenfalls in Witten verkehrende Straßenbahnlinie 310, die etwa mit dem gleichen Bedienungsangebot unterwegs ist.

Zusätzlich ist die Linie 350 für die Stadt Witten von großer Bedeutung, die im gleichen Korridor zwischen Annen und Heven und weiter nach Herbede – Niedersprockhövel verkehrt. Daneben weist die Linie 376 zwischen Witten Zentrum, Herdecke-Kirchende und Herdecke Zentrum eine deutliche Fahrgastnachfrage auf.

Im südlichen Kreisgebiet haben die Linien 551 und 608 die stärkste Nachfrage aufzuweisen. Die Linie 551 nimmt neben der Verbindungsfunktion innerhalb des Kreisgebietes zwischen den Mittelzentren Ennepetal, Gevelsberg und Haßlinghausen eine wichtige Funktion mit starker Nachfrage in der innerörtlichen Erschließung von Ennepetal und Gevelsberg ein. Die hohe Nachfrage auf der Linie 608 spiegelt zum einen die Bedeutung der Verbindung zwischen den Mittelzentren Ennepetal und Schwelm wider, zum anderen ist die Verbindung zwischen Schwelm und Wuppertal stark nachgefragt.

7.2 Nachfrage nach Haltestellen

Bezogen auf die haltestellenbezogene Nachfrage ist eine deutliche Konzentration auf die Haltestellen in den jeweiligen Zentren der Städte sowie an Umsteigepunkten zum SPNV zu erkennen (vgl. Tabelle 34).

Herausragend im Kreisgebiet ist die Nachfrage an den zentralen Haltestellen Witten Rathaus und Hattingen Mitte mit jeweils mehr als 10.000 Ein- und Aussteigern pro Werktag (Montag-Freitag). Deutlich wird die Funktion von Witten im ÖPNV-Netz des Kreises mit den weiteren einsteigerstarken Haltestellen Marienhospital und Witten Hauptbahnhof.

In Ennepetal, Haßlinghausen und Niedersprockhövel nimmt jeweils die zentral gelegene Haltestelle die größte Bedeutung ein. In Schwelm und Gevelsberg ist auffällig, dass der jeweilige Verknüpfungspunkt zum SPNV eine größere Nachfrage aufweist, als die Haltestellen im zentralen Bereich.

- **Karte 10:** Haltestellenbelastung (> 500 Fahrgäste/ Tag)

- **Tabelle 34:** Nachfrage an den 20 aufkommensstärksten Haltestellen im ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis (Buslinien und Straßenbahnlinien, nicht enthalten sind SPNV-Linien)

Stadt	Haltestelle	Linien	Summe Ein- und Aussteiger (Mo.-Fr.)[61]
Witten	Witten Rathaus	310/ 320/ 339/ 350/ 371/ 375/ 376/ 378/ 379/ 591/ AST/ NE 18	14.300
Hattingen	Hattingen Mitte S	CE 31/ SB 37/ SB 38/ 141/ 308/ 330/ 331/ 332/ 335/ 358/ 359/ 647/ AST 59/ NE 37	11.030
Witten	Marienhospital	310/ 320/ 350/ 371/ 375/ 376/ 378/ 379/ AST/ NE 18	6.571
Ennepetal	Ept.-Busbf.	SB 37/ SB 38/ 511/ 551/ 559/ 560/ 561/ 562/ 567/ 572/ 573/ 576/ 579/ 608	5.526
Sprockhövel	Haßlinghausen Busbf.	SB 37/ SB 67/ 379/ 551/ 554/ 583/ 585/ 593/ 602/ NE 37	3.360
Schwelm	Schwelm Bf.	SB 37/ 564/ 565/ 567/ 569/ 580/ 585/ 587/ 588/ 608	3.139
Gevelsberg	Gevelsberg Hbf.	SB 38/ SB 72/ 542/ 551/ 552/ 556/ 564/ NE 3	3.047
Witten	Witten-Hbf.	SB 38/ 320/ 350/ 591/ AST/ NE 18	2.960
Sprockhövel	Niederspr. Kirche	SB 37/ SB 67/ 330/ 332/ 335/ 350/ 359/ 583/ 585/ NE 37	2.712
Herdecke	Herdecke Mitte	374/ 376/ 518/ 519/ 553/ 555/ NE 5	2.143
Wetter	Wetter Bf.	SB 38/ SB 71/ 541/ 553/ 555/ 557/ 591/ 593	2.053
Herdecke	Hengsteyseestraße	374/ 376/ 518/ 519/ 553/ 555/ NE 5	1.924
Witten	Bahnhofstr.	310/ 320/ 350/ NE 18	1.741
Witten	Herbede Mitte	SB 38/ SB 67/ 350	1.716
Witten	Witten-Annen S	320/ 350/ 373/ 375/ NE 18	1.664
Schwelm	Schwelm Markt	564/ 565/ 569/ 580/ 585/ 587/ 588/ 608	1.638
Witten	Johannisstr.	320/ 350/ 371/ 375/ 376/ NE 18	1.520
Witten	Heven Hellweg	310/ 320/ 339	1.497
Schwelm	Kreishaus	SB 37/ 564/ 567/ 569/ 580/ 587/ 588/ 608	1.494
Ennepetal	Voerde-Mitte	511/ 529/ 551/ 567/ 573/ 574	1.469

61 Quelle: Verkehrserhebungen der Verkehrsunternehmen (unterschiedliche Stände; von 2002 bis 2007)

7.3 Bewertung der Nutzungsintensität

Methodik

Auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Nachfragedaten für die zu berücksichtigenden Linien[62] erfolgt eine kleinteilige Bewertung der bestehenden Marktausschöpfung im Ennepe-Ruhr-Kreis.

Dazu wird für die in den Leitlinien definierten Stadtbereiche, welche die Erschließungswirkung im bestehenden Busverkehr berücksichtigen, jeweils die Zahl der Einwohner der relevanten Nachfrage (Summe Ein- und Aussteiger für die zugehörigen Haltestellen) gegenüber gestellt (unter Berücksichtigung der Fahrten der Ortsfremden).

Auf der Grundlage des für jeden Stadtbereich gebildeten Kennwert **„Fahrgäste pro 100 Einwohner und Tag“** erfolgt eine vergleichende Bewertung der quantitativen Nutzungshäufigkeit in den Wohnquartieren und Stadtbereichen.

Unter Berücksichtigung der spezifischen Strukturen in den einzelnen Städten und Stadtbereichen des Ennepe-Ruhr-Kreises kann somit ein Vergleich zwischen verschiedenen Wohnquartieren hinsichtlich der Nutzungsintensität in Bezug zur Bedienungsqualität und zu den akzeptanzbestimmenden Rahmenbedingungen vorgenommen werden.

- **Karte 11:** Nutzungsintensität nach Verkehrszellen

Ergebnisse „Nutzungsintensität nach Stadtbereichen“

Auf Grundlage der ermittelten Kennwerte der Marktausschöpfung in den einzelnen Stadtbereichen können folgende Kernaussagen zur Marktausschöpfung abgeleitet werden.

- Im Durchschnitt werden im Ennepe-Ruhr-Kreis 55 Fahrten pro 100 Einwohner und Verkehrstag Montag bis Freitag mit dem ÖPNV unternommen.
- Insgesamt weist Witten mit etwa 69 Fahrten pro 100 Einwohner und Tag den höchsten, Breckerfeld mit etwa 30 Fahrten pro 100 Einwohner und Tag den geringsten Nachfragewert auf.
- Die größten Nachfragewerte weisen der Stadtbereich Witten-Mitte, Herdecke Zentrum sowie die Kernstadt von Gevelsberg auf. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sowohl der Innenstadtbereich von Witten als auch die Kernstadt von Gevelsberg an den Schienenverkehr angebunden sind und eine hohe Bedeutung als Umsteigepunkte haben. Darüber hinaus liegt die Marktausschöpfung in Innenstadtbereichen (Einkaufsstandorte) erfahrungsgemäß höher.

62 Quelle: Verkehrserhebungen der Verkehrsunternehmen (unterschiedliche Stände; von 2002 bis 2007)

- Die Werte der Gesamtnutzungsintensität werden insgesamt stark vom Schienenverkehr geprägt. So haben Stadtteile, die über eine Schnittstelle zum SPNV (Bahnhof, Haltepunkt) verfügen, im Verhältnis höhere Ausschöpfungsraten, auch bedingt durch die Umsteigevorgänge an den Bahnhöfen. Auch vor dem Hintergrund der geographischen Lage des Ennepe-Ruhr-Kreises zwischen den Arbeitsplatzschwerpunkten Bochum, Dortmund und Essen kann davon ausgegangen werden, dass Stadtteile mit Bahnanschluss aufgrund der Attraktivität des SPNV einen höheren ÖPNV-Anteil aufweisen als Bereiche in der Fläche mit Regionalverkehr oder TaxiBus-Bedienung.
  Die hohe Nutzungsintensität in Ennepetal und Schwelm ist zusätzlich bedingt durch die Bündelung der Linien in der Talachse.
- Stadtbereiche, in denen ein attraktives Bedienungsangebot (mind. 30-Minuten-Takt) gewährleistet wird, erreichen in der Regel höhere Kennwerte der Marktausschöpfung. Von einer sehr geringen Nutzungsintensität hingegen sind, auch in Anbetracht der schlechteren Angebotsqualität, in erster Linie die südlichen Stadtbereich von Schwelm und Ennepetal sowie die nördlichen Stadtbereiche von Herdecke und der Süden von Hattingen geprägt.
- Geringe Werte der Marktausschöpfung sind im Wesentlichen in Bereichen in Randlagen zu verzeichnen. Aber auch einzelne Bereiche im Osten von Gevelsberg mit einem vergleichsweise guten Angebot weisen eine niedrige einwohnerbezogene Nachfrage auf.

Eine Übersicht über die Nutzungsintensität nach einzelnen Stadtbereichen der Städte ist in Anlage 3 dargestellt.

8 Bestandsbewertung (Stärken-Schwächen-Analyse)

8.1 Bewertung der Angebotsqualität

8.1.1 Erschließungsdefizite

Die Bewertung der Erschließungsqualität im Ennepe-Ruhr-Kreis basiert auf den in Kapitel 2.5.2.1.3 festgelegten Kreisstandards für die Erschließungsqualität.

Im Ennepe-Ruhr-Kreis ist ein weitgehend flächendeckendes ÖPNV-Netz ohne gravierende Lücken in der Erschließung vorhanden. Die einzelnen Städte weisen eine überwiegend gute bis sehr gute Erschließungsqualität auf.

Einzelne zusammenhängend nicht erschlossene Gebiete wurden hinsichtlich ihrer Funktion und Bedeutung bewertet. Folgende Erschließungsdefizite werden festgestellt:

■ **Tabelle 35:** Ausgewählte Siedlungsbereiche mit Erschließungsmängeln

Stadt	**Siedlungsbereich/ Ziel**	**Bedeutung/ Funktion**	**nächste Haltestelle**	**Entfernung zur nächsten Haltestelle**	**Linien und Bedienungs-angebot (HVZ)**	**Bewertung aus planerischer Sicht**
Breckerfeld	Heider Kopf	WG (ca. 600-700 EW)	Br., Rathaus Br., Amboßweg Br., Münzstr.	ca. 500 m	**84/ 512:** 2 Fahrten/ h in Ri. HA; **567:** T30 in Ri. Ept./ Schw. **84:** 2 Fahrten/ h in Ri. HA **84:** 2 Fahrten/ h in Ri. HA	ÖPNV-Anbindung an den Haltestellen entlang der Frankfurter Str. ➔ Handlungsbedarf
Ennepetal	LVA Königsfeld	Infrastruktur-einrichtung	Ept.; LVA Königsfeld Ept., Holthauser Talstr.	ca. 500 m	**560:** 4/1 Fahrten/ Tag 5**60:** 4/1 Fahrten/ Tag **576:** (S) **577:** (S) **579:** (S)	Direkte Erschließung über die Haltestelle LVA Königsfeld, bei jedoch nur sporadischem Bedienungsangebot. Anbindung an der Holthauser Talstr. bei einem ebenfalls sporadischen, auf den Schulverkehr ausgerichteten Angebot. ➔ geringer Handlungsbedarf
Gevelsberg	Breddestr./ Im Anger/ südlicher Bereich des GE Ost (Am Sinnerhoop)	WG (ca. 300 EW) GE	Gev., Poeten	ca. 400 m ca. 600 m	**SB 72:** T15/ 30	Isoliertes Wohngebiet (Zäsur SPNV-Strecke Ri. Hagen) ohne direkte ÖPNV-Erschließung. Anbindung erfolgt an der Hagener Str., bei einem sehr guten ÖPNV-Angebot. ➔ kein Handlungsbedarf
	Schul- und Sportzentrum West	Schul- und Freizeiteinrichtungen sowie Randbereiche des angrenzenden WG	Gev., Schulzentrum West Gev., Peddinghaus Gev., Frielinghausen	direkte Erschließung nur im Schülerverkehr ca. 500 m	**551:** T30	Anbindung erfolgt an der Haßlinghauser Str. über die Haltestellen Peddinghaus und Frielinghausen. Eine direkte Erschließung besteht nur im Schulverkehr. ➔ Handlungsbedarf

Stadt	Siedlungsbereich/ Ziel	Bedeutung/ Funktion	nächste Haltestelle	Entfernung zur nächsten Haltestelle	Linien und Bedienungs-angebot (HVZ)	Bewertung aus planerischer Sicht
	Berge/ Am Heck	Ca. 1.000 EW verteilt auf die gesamte Verkehrszelle „Am Heck“	Gev., Friedhof Gev., Brockenbergstr.	ca. 500-1.000 m	**564:** T60	keine ÖPNV-Erschließung, bei jedoch geringen Potenzialen. ➔ kein Handlungsbedarf
Hattingen	Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte	GE/ DL	Hat., Stadtbauamt Hat., Industriemuseum Hat., Am Walzwerk	angrenzend	**335:** T60	ÖPNV-Anbindung erscheint aus heutiger Sicht noch ausreichend, die Erschließung des nördlichen Bereichs ist nicht mehr ausreichend. Eine erneute Überprüfung des Angebotes sollte bei Weiterentwicklung des Areals erfolgen. ➔ geringer Handlungsbedarf
	Bereich südl. der Innenstadt (Bereich Rosental, Am Gehege)	WG	Hat., Lembeck Hat., Wildhagen Hat., Am Waldesrand	ca. 400-700 m	**141: T30** **331:** T60/ 120 647 : T20/ 40	Innere Erschließung des Bereichs derzeit durch den Bürgerbus Hattingen Mo., Di., Do., Fr. und Mi. vormittags im 90-Min.-Takt. Externe ÖPNV-Anbindung über versch. Haltestellen in ausreichender Qualität. ➔ kein Handlungsbedarf
Herdecke	Innenbereich Ahlenberg (innere Erschließung)	WG	Herd., Bf. Wittbräucke Herd., Ob. Ahlenbergweg	ca. 500-1.000 m	**374:** T60	Externe ÖPNV-Anbindung über versch. Haltestellen mit einer ausreichend guten ÖPNV-Qualität gewährleistet. Keine innere ÖPNV-Erschließung, bei jedoch geringen Potenzialen. ➔ Handlungsbedarf
	Stadtquartier Westfalia (innere Erschließung)	WG, DL	Herd., Mitte Herd., Kirche	ca. 200-400 m	**374: T60** **376: T20** **518: T30** **553/ 555:** T30 **519:** T30	Externe ÖPNV-Anbindung über die Haltestellen Herdecke Mitte und Kirche mit einer guten bis sehr guten ÖPNV-Qualität gewährleistet. Verbesserung der innere ÖPNV-Erschließung bei Realisierung des Stadtquartiers.

Stadt	Siedlungsbereich/ Ziel	Bedeutung/ Funktion	nächste Haltestelle	Entfernung zur nächsten Haltestelle	Linien und Bedienungs-angebot (HVZ)	Bewertung aus planerischer Sicht
						➔ Handlungsbedarf
	westl. Siedlungs-bereich Westende	WG	Herd., Weg zum Poethen Herd., In der Schlage Herd., Gemeinschaftskrkhs.	ca. 200- 800 m	**376:** T20 **374:** T60	Nicht erschlossene Randbereiche, aber externe ÖPNV-Anbindung über versch. Haltestellen mit einer guten bis sehr guten ÖPNV-Qualität in weitgehend fußläufiger Erreichbarkeit ➔ kein Handlungsbedarf
Schwelm	Brunnen	WG (ca. 600-700 EW)	Schw., Brunnenstr.	ca. 300-400 m Bachstr./ An der Obstwiese ca. 500-600 m	**567:** T30/ 60 (Vormittagslücke)	ÖPNV-Anbindung an der Haltestelle Brunnenstr. mit einer guten ÖPNV-Qualität. Keine direkte Erschließung des Wohngebietes; Erschließungsdefizite bestehen insb. im westl. Bereich des Wohngebietes. ➔ Hinweis: seit Januar 2008 innere Erschließung des WG mit jeweils 2 Fahrten vor- und nachmittags; weiterer Handlungsbedarf
	Linderhausen	WG	Schw, Linderhausen Schw., Haßlinghauser Str.	ca. 600-700 m		Gute ÖPNV-Anbindung, bei einer jedoch problematischen Erreichbarkeit der Haltestellen (Topographie) ➔ Handlungsbedarf
	Möllenkotten (südli-che Siedlungs-bereiche)	WG	Schw., Oelkinghauser Str. Schw., Hagelsiepenweg Schw., Haus Martfeld Schw., Hagener Str.	ca. 400-600 m	**580:** T60	Nicht erschlossen sind die südlichen Siedlungsbereiche (Am Steinbruch, Freibad). Unzureichende Verbindungs-qualität (vgl. Verbindungsanalyse). Lage in Zentrumsnähe. ➔ geringer Handlungsbedarf

Stadt	Siedlungsbereich/ Ziel	Bedeutung/ Funktion	nächste Haltestelle	Entfernung zur nächsten Haltestelle	Linien und Bedienungs-angebot (HVZ)	Bewertung aus planerischer Sicht
Sprockhövel	Niedersprockhövel, IG-Metall-Bildungszentrum	Infrastruktur-einrichtung	Spr., Im Brahm	ca. 1.000 m	**332:** T60	➔ kein Handlungsbedarf
	Niedersprockhövel, Glückaufhalle	Infrastruktur-einrichtung	Niederspr., Post	ca. 400-500 m	**332:** T60	➔ kein Handlungsbedarf
	Haßlinghausen, Asternstraße	WG	Spr. Haßl., Busbf.	ca. 400 m	**diverse Linien mit Takt:** tlw. T20	Nicht erschlossener Randbereich eines Wohngebietes. Die fußläufige Entfernung wird jedoch angesichts des sehr guten ÖPNV-Angebotes am Busbf. Haßlinghausen als noch zumutbar bewertet. ➔ kein Handlungsbedarf
	Niedesprockhövel, Hohe Egge	WG	Spr., Hohe Egge Spr., Fänkenstr.	ca. 500-700 m	**335:** T60	Äußere Erschließung über die Linie 335. Ringlinienführung aufgrund der im Hinblick auf die Sicherheit problematischen Querung der Querspange. Topographisch bedingt keine direkte ÖPNV-Erschließung. ➔ kein Handlungsbedarf

Stadt	Siedlungsbereich/ Ziel	Bedeutung/ Funktion	nächste Haltestelle	Entfernung zur nächsten Haltestelle	Linien und Bedienungs-angebot (HVZ)	Bewertung aus planerischer Sicht
Wetter	Westl. Siedlungs-bereich Grundschöttel (Bereiche Eilper Höhe, Heinrich-Fischer-Straße, Zum Kloster)	WG	Wet., Grundschöttel Wet., Lessingstraße Wet., Ostholz	ca. 500 m	**553/ 555:** T30 **SB 38:** T60 (Hst. Grundschöttel) **554:** einzelne Fahrten im Schulverkehr	Nicht erschlossener Randbereich eines Wohngebietes. Die fußläufige Entfernung wird jedoch angesichts des sehr guten ÖPNV-Angebotes an den genannten Haltestellen als zumutbar bewertet. ➔ kein Handlungsbedarf
	Innere Erschließung Trienendorf	WG	Wit., Trienendorfer Straße	ca. 600-1.000 m	**379:** T20 (Ri. Witten) **379:** T60 (Ri. Sprockhövel)	Äußere Erschließung über die Linie 379 an der Trienendorfer Straße mit Ausrichtung auf Witten. Fehlende innere Erschließung des Siedlungsbereiches, Verbesserung der Situation aufgrund der Straßenführung nur mit Kleinbus oder Taxi als eigene Linie möglich, hierfür ist das Potenzial zu gering ➔ kein Handlungsbedarf
	Frauenheim, Naturfreundehaus	Infrastruktur-einrichtung	Wet., Transformator	ca. 500-1.000 m	**593:** T60 **554:** einzelne Fahrten im Schulverkehr	Die Anbindung erfolgt über die Haltestelle Transformator in der Esborner Straße. Dies wird hinsichtlich der vorhandenen Potenziale als ausreichend erachtet. ➔ kein Handlungsbedarf
	Südl. Siedlungs-bereich Alt-Wetter (Bereiche Schöntalerstr., Ringstraße, Am Obergraben)	WG	Wet., Friedrichstraße Wet., Ringstraße Wet., Heinrich-Kamp-Straße (im Schulverkehr)	ca. 500 m	**541:** T30 **SB 71:** T30 (Taktlücke am Vormittag) **554:** einzelne Fahrten im Schulverkehr **593/ 1:** einzelne Fahrten im Schulverkehr	Nicht erschlossener Randbereich eines Wohngebietes. Die fußläufige Entfernung wird jedoch angesichts des sehr guten ÖPNV-Angebotes an den Haltestellen Friedrichstraße und Ringstraße als zumutbar bewertet. Eine Grundversorgung innerhalb des Bereichs wird zwei mal täglich (vormittags) durch den Bürgerbus Wetter gewährleistet. ➔ kein Handlungsbedarf

Stadt	Siedlungsbereich/ Ziel	Bedeutung/ Funktion	nächste Haltestelle	Entfernung zur nächsten Haltestelle	Linien und Bedienungs-angebot (HVZ)	Bewertung aus planerischer Sicht
Witten	Industriemuseum Zeche Nachtigal	Freizeitziel	Wit., Tor Thyssen Wit., Bf. Bommern	ca. 1.000 m ca. 1.500 m	**320**: T20 **350**: T20 **378**: T20 **379**: T20 **591**: T60	Der Haltepunkt „Zeche Nachtigal“ der Museumseisenbahn wird an den Verkehrstagen Fr. und So. (zw. Mai und Oktober, zus. an Feiertagen) mit 3 Fahrtenpaaren angefahren (Quelle: http://www.muttental.de/, 7.01.2008) ➔ Handlungsbedarf
	Südl. Siedlungs-bereich Rüdinghausen (Bereiche Querweg, Unterer Grenzweg, Edelweißweg)	WG	Wit., Zum Hasenhölzken	ca. 300-1.500 m	**376**: T20	Nicht erschlossener Randbereich. Die fußläufige Entfernung wird im südlichen Bereich als nicht zumutbar bewertet ➔ Handlungsbedarf im südlichen Bereich
	Siedlungsbereich südl. Innenstadt (Husemannstraße)	WG	Wit., Egge/ Altenw. Wit., Haus Witten Wit., Husemannstraße Wit., Husemann-Sporth. Wit., Bruchschule	ca. 400-800 m ca. 400-800 m	**320: T20** **350: T20** **376**: T20 **378**: T20 **379**: T20	Innerstädtischer Siedlungsbereich mit Infrastruktureinrichtungen mit Defiziten in der Erschließung. Äußere Anbindung erscheint aufgrund der Bedeutung des Siedlungsbereiches in weiten Teilen nicht ausreichend. ➔ Handlungsbedarf
	Institut für Waldorfpädagogik	Infrastruktur-einrichtung	Wit., Dortmunder Str.	ca. 700 m	**373**: T60 **375**: T20	Nur periodische Fahrgastnachfrage, die über die bestehende Haltestelle mit längerem Fußweg aber abgedeckt werden kann ➔ kein Handlungsbedarf

Erläuterungen
EW Einwohner; WG Wohngebiet; GE Gewerbegebiet; DL Dienstleistungen; EH Einzelhandel; T60 60-Minuten-Takt; HVZ Hauptverkehrszeit

Bei allen übrigen im Sinne der Bewertungskriterien als „unzureichend erschlossen“ einzustufenden Gebieten handelt es sich überwiegend um Bereiche mit geringer Verkehrsbedeutung (z. B. Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte, Gewerbegebiete mit geringer Arbeitsplatzdichte).

8.1.2 Bedienungs- und Verbindungsdefizite

Die **Bedienungs- und Verbindungsqualität im Ennepe-Ruhr-Kreis** ist insgesamt als durchweg gut bzw. sehr gut zu bewerten. Große Bereiche des Kreisgebietes werden in der HVZ und NVZ durchgängig mit einem Taktangebot (60-Minuten-Takt oder besser) bedient. Verbindungen mit einer hohen Relevanz werden weitgehend im 30-Minuten-Takt oder besser bedient.

Die Ausrichtung der Linien auf die Zentren und die dort vorhandenen Verknüpfungen mit anderen Verkehrsangeboten bieten dem ÖPNV-Nutzer die Möglichkeit, sowohl die bedeutenden Ziele im Kreisgebiet als auch Ziele in den umliegenden Oberzentren bzw. Fernziele gut zu erreichen.

Die Verbindung **zwischen den Städten des Ennepe-Ruhr-Kreises** (Mittelzentren bzw. Grundzentrum) in der Haupt- und Normalverkehrszeit entsprechen alle den definierten Standards der Leitlinien zur Weiterentwicklung des ÖPNV (60-Minuten-Takt-Verbindung ohne Umsteigen).

In der Schwachverkehrszeit entsprechen folgende Verbindungen mit ihrem Angebot nicht den definierten Kreisstandards (Kapitel 2.5.2.1.4):

- **Tabelle 36:** Verbindung zwischen den Städten (Kernstädten) des Ennepe-Ruhr-Kreises mit Defiziten in der Bedienungs- und Verbindungsqualität in der HVZ/ NVZ

Verbindung	Kreisstandard (Takt/ Umstiege)	Bestands-angebot (Takt/ Umstiege)	Bewertung aus planerischer Sicht
MZ Wetter – MZ Gevelsberg	60/ 0	60/ 1	Im Bestand Umsteigeverbindung mit Linien 552 und 553 mit z. T. langen Übergangszeiten, SPNV-Verbindung mit Linie S8 und S5 über Hagen; jedoch geringes Nachfragepotenzial ➔ kein Handlungsbedarf
MZ Ennepetal – GZ Breckerfeld	60/ 0	60/ 1	Im Bestand Umsteigeverbindung an Sonntagen mit Linien 567 und 551 mit kurzen Übergangszeiten ➔ möglicher Handlungsbedarf

Einzelne **Verbindungen zwischen den Stadtteilen und den zugehörigen Zentren** entsprechen mit ihrem Angebot nicht den definierten Kreisstandards (vgl. „Leitlinie zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis“ in Kapitel 2.5.2.1.4). Dabei handelt es sich um folgende Relationen:

■ **Tabelle 37:** Stadtteile mit Defiziten in der Bedienungs- und Verbindungsqualität in der HVZ/ NVZ

Stadt	Verbindung	Kreisstandard (Takt/ Umstiege)	Bestands-angebot (Takt/ Umstiege)	Bewertung aus planerischer Sicht
Breckerfeld	Loh/ K10 – OZ Hagen	120/ 2	S/ 1	einzelne Fahrten im Schulverkehr, geringes Einwohnerpotenzial ➔ kein Handlungsbedarf
	Loh/ K10 – GZ Breckerfeld	120/ 1	S/ 0	
Ennepetal	Oelkinghausen GE – OZ Hagen	60/ 1	60/ 1	Bedienung im 60-Minuten-Takt zwischen 5.00 – 8.00 und 13.00 – 17.00 Uhr zu den Berufsverkehrsrelevanten Zeiten ➔ kein Handlungsbedarf
	Oelkinghausen GE – OZ Wpt.	60/ 1	60/ 1	
	Oelkinghausen GE – MZ Milspe	60/ 0	60/ 0	
	Königsfeld – OZ Hagen	120/ 2	S/ 1	Bedienung mit einzelnen Fahrten der Linie 560, Nachfragepotenziale klären ➔ geringer Handlungsbedarf
	Königsfeld – MZ Milspe	120/ 1	S/ 0	
Gevelsberg	Berge/ Knapp – GZ Vogelsang/ Poeten	60/ 0	60/ 1	im Bestand keine Direktverbindung, Umstieg im Zentrum von Gevelsberg, geringes Nachfragepotenzial ➔ geringer Handlungsbedarf
	Rosendahl/ Breitenfeld/ Kotten – OZ Hagen	30/ 1	60/ 1	geringes Nachfragepotenzial wegen Zentrumsnähe ➔ kein Handlungsbedarf
	Rosendahl/ Breitenfeld/ Kotten – MZ Gevelsberg	30/ 0	60/ 0	
Hattingen	Blankenstein – MZ Hattingen	15/ 0	20/ 0+ 60/ 0	im Bestand kein streng vertaktetes Fahrtenangebot von CE- und SB-Linie möglich wegen Anschlussbindung, geforderte Fahrtenanzahl wird erreicht ➔ kein Handlungsbedarf
	Holthausen – MZ Hattingen	30/ 0	2x60/ 0	im Bestand kein streng vertaktetes Fahrtenangebot der Linien 335 und 359 wegen Anschlussbindung, geforderte Fahrtenanzahl wird erreicht ➔ kein Handlungsbedarf
	Niederwenigern – MZ Hattingen	15/ 0	30/ 0	aufgrund der Ausrichtung von Niederwenigern auf das benachbarte OZ Essen wird eine Bedienungsqualität im 30-Min.-Takt zur Kernstadt Hattingen als ausreichend angesehen ➔ kein Handlungsbedarf

Stadt	Verbindung	Kreisstandard (Takt/ Umstiege)	Bestands-angebot (Takt/ Umstiege)	Bewertung aus planerischer Sicht
Herdecke	Schraberg/ Semberg – MZ Herdecke	30/ 0	60/ 0	insgesamt nachfrageschwaches Gebiet; aufkommensstärkere Teilbereiche werden mit Linie 518 im 30-Min.-Takt bedient ➔ kein Handlungsbedarf
	MZ Herdecke – OZ Dortmund	30/ 0	30 (60)/ 1 (0)	ohne Umstieg mit SPNV von Herdecke Bahnhof nach Dortmund Hbf. im 60-Min.-Takt ➔ kein Handlungsbedarf
Schwelm	Linderhausen/ Akazienweg – OZ Wpt.	120/ 2	-/ -	Bedienung mit Linienbus aufgrund Topographie problematisch, Anbindung erfolgt über Lindenbergstr. ➔ Handlungsbedarf
	Linderhausen/ Akazienweg – MZ Schwelm	120/ 1	-/ -	
	Vörfken – OZ Wpt.	120/ 2	-/ -	keine ÖPNV-Bedienung, geringes Nachfragepotenzial ➔ kein Handlungsbedarf
	Vörfken – MZ Schwelm	120/ 1	-/ -	
	Winterberg – OZ Wpt.	30/ 1	60/ 1	Bedienung mit Linie 564 nicht ausreichend, Nachfragepotenzial vorhanden ➔ Handlungsbedarf
	Winterberg – MZ Schwelm	30/ 0	60/ 0	
	Möllenkotten/ Oelkinghauser. Str. – OZ Wpt.	30/ 1	60/ 1	Bedienung mit Linie 580 nicht ausreichend, geringes Nachfragepotenzial wegen Zentrumsnähe ➔ kein Handlungsbedarf
	Möllenkotten/ Oelkinghauser. Str. – MZ Schwelm	30/ 0	60/ 0	
Sprockhövel	Gennebreck/ Herzkamp – MZ Haßlinghausen	60/ 0	120/ 1	Ausrichtung im Bestand an OZ Wuppertal, Nachfragepotenzial vorhanden ➔ Handlungsbedarf
	GZ Niedersprockhövel – MZ Haßlinghausen	30/ 0	60/ 0	vier Fahrten in der Stunde, jedoch zwei direkt aufeinanderfolgend, Nachfrage im Versorgungsverkehr ➔ Handlungsbedarf
Witten	Herbede/ Vormholz – MZ Witten	15/0	20/ 0+ 60/ 0	im Bestand kein streng vertaktetes Fahrtenangebot von SB-Linie und Linie 350 möglich wegen Anschlussbindung, geforderte Fahrtenanzahl wird erreicht ➔ kein Handlungsbedarf

Erläuterung: S einzelne Fahrten an Schultagen

■ **Tabelle 38:** Stadtteile mit Defiziten in der Bedienungs- und Verbindungsqualität in der SVZ

Stadt	Verbindung	Kreis-standard (Takt/ Umstiege)	Bestands-angebot (Takt/ Umstiege)	Bewertung aus planerischer Sicht
Breckerfeld	Heider Kopf – OZ Hagen	60/ 1	e.F/ 0	direkte Erschließung nicht gegeben ➔ möglicher Handlungsbedarf
	Heider Kopf – GZ Breckerfeld	60/ 0	e.F/ 0	
Ennepetal	GE Oelkinghausen – OZ Hagen	120/ 2	-/ -	Busverkehr ist auf Schichtzeiten ausgerichtet, außerhalb der Arbeitszeiten wenig Potenzial, ➔ kein Handlungsbedarf
	GE Oelkinghausen – OZ Hagen	120/ 2	-/ -	
	GE Oelkinghausen – MZ Milspe	60/ 0	-/ -	
Hattingen	Niederwenigern – MZ Hattingen	30/ 0	60/ 0	aufgrund der Ausrichtung von Niederwenigern auf das benachbarte OZ Essen wird eine Bedienungsqualität im 60-Min.-Takt zur Kernstadt Hattingen als ausreichend angesehen ➔ kein Handlungsbedarf
Herdecke	Kirchende/ Westende – OZ Dortmund	60/ 1	60/ 1-2	Standard wird erfüllt für Haltestellen entlang der Linien 518 und 376, im übrigen Bereich zweimaliges Umsteigen mit längeren Übergangszeiten erforderlich ➔ Handlungsbedarf
	Schraberg/ Semberg – MZ Herdecke	60/ 0	- (60) / 0	Standard wird erfüllt für Haltestellen entlang der Linien 376 oder 518, im übrigen Bereich in der SVZ kein Bedienungsangebot ➔ Handlungsbedarf
	Schraberg/ Semberg – OZ Dortmund	60/ 1	- (60)/ 1-2	Standard wird erfüllt für Haltestellen entlang der Linien 376 oder 518, bei Umsteigen mit längeren Übergangszeiten; im übrigen Bereich in der SVZ kein Bedienungsangebot ➔ Handlungsbedarf
	Schraberg/ Semberg – OZ Hagen	60/ 1	- (60)/ 1-2	Standard wird erfüllt für Haltestellen entlang der Linien 376 oder 518, bei Umsteigen mit längeren Übergangszeiten; im übrigen Bereich in der SVZ kein Bedienungsangebot ➔ Handlungsbedarf
	Ostende/ Ahlenberg – MZ Herdecke	60/ 1	- (60)/ 0	Standard wird erfüllt für Bahnhof Wittbräucke während der Betriebszeiten der Volmetalbahn, im übrigen Bereich in der SVZ kein Bedienungsangebot ➔ Handlungsbedarf

Stadt	Verbindung	Kreis-standard (Takt/ Umstiege)	Bestands-angebot (Takt/ Umstiege)	Bewertung aus planerischer Sicht
Fortsetzung Herdecke	Ostende/ Ahlenberg – OZ Dortmund	120/ 2	- (60)/ 0	Standard wird erfüllt für Bahnhof Wittbräucke während der Betriebszeiten der Volmetalbahn, im übrigen Bereich in der SVZ kein Bedienungsangebot ➔ Handlungsbedarf
	Ostende/ Ahlenberg – OZ Hagen	120/ 2	- (60)/ 0	Standard wird erfüllt für Bahnhof Wittbräucke während der Betriebszeiten der Volmetalbahn, im übrigen Bereich in der SVZ kein Bedienungsangebot ➔ Handlungsbedarf
Gevelsberg	Braken/ Holte – OZ Hagen	60/ 1	-/ -	keine Bedienung in SVZ mit Linie 556, geringes Nachfragepotenzial wegen Zentrumsnähe ➔ geringer Handlungsbedarf
	Braken/ Holte – MZ Gevelsberg	60/ 0	-/ -	
	Rosendahl/ Breitenfeld/ Kotten – OZ Hagen	60/ 1	-/ -	keine Bedienung in SVZ mit Linie 564, geringes Nachfragepotenzial wegen Zentrumsnähe ➔ geringer Handlungsbedarf
	Rosendahl/ Breitenfeld/ Kotten – MZ Gevelsberg	60/ 0	-/ -	
Schwelm	Linderhausen – MZ Schwelm	60/ 1	120/ 0	Bedienung mit Linie 585 im 120-Minuten-Takt ➔ kein Handlungsbedarf
	Göckinghof – OZ Wuppertal	120/ 2	-/ -	keine Bedienung mit Linie 580 in SVZ ➔ kein Handlungsbedarf
	Göckinghof – MZ Schwelm	60/ 1	-/ -	
	Winterberg – OZ Wuppertal	60/ 1	120/ 1	Bedienung mit Linie 564 nicht ausreichend, Nachfragepotenzial vorhanden ➔ Handlungsbedarf
	Winterberg – MZ Schwelm	60/ 0	120/ 0	
	Möllenkotten/ Oelkinghs. Str. – OZ Wuppertal	60/ 1	-/ -	keine Bedienung mit Linie 580 in SVZ, geringes Nachfragepotenzial wegen Zentrumsnähe ➔ kein Handlungsbedarf
	Möllenkotten/ Oelkinghs. Str. – MZ Schwelm	60/ 0	-/ -	
Sprockhövel	Niederstüter/ Gedulder Weg – OZ Bochum	120/ 2	-/ -	Linie 335 verkehrt in SVZ nicht in diesem Bereich, Nachfragepotenziale vorhanden ➔ Handlungsbedarf
	Niederstüter/ Gedulder Weg – GZ Niedersprockhövel	120/ 1	-/ -	
Witten	Stockum – S-Bahn DO-Oespel (– OZ Dortmund)	60/ 1	-/ -	kein SVZ-Angebot zwischen Stockum und DO-Oespel und zur S-Bahn ➔ Handlungsbedarf
	Stockum – GZ Annen	60/0	60/ 1	nur Umsteigeverbindung mit längeren Übergangszeiten zwischen Stockum und Annen, da Linie 373 in SVZ nicht verkehrt ➔ Handlungsbedarf

Erläuterung: e. F. einzelne Fahrten, -/ - kein Angebot

Zu berücksichtigen sind weitere Rahmenbedingungen wie z. B. die Funktion der Verbindung, die Lage der Stadtteile in Relation zum Zentrum bzw. zur nächstgelegenen Haltestelle mit dichterem Angebot oder vorhandene Nachfragepotenziale.

Eine detaillierte Darstellung der Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität ist der Anlage 4 zu entnehmen.

8.1.3 Auslastung der Bedienungsangebote

Die am stärksten nachgefragten Fahrten der einzelnen Linien im Ennepe-Ruhr-Kreis sind nachfolgend dargestellt (Fahrten mit über 80 Fahrgästen als Maximalbesetzung). Nachfrageschwerpunkte sind die schul- und berufsverkehrsrelevanten Zeiten morgens und mittags/ nachmittags zu denen i. d. R. Gelenkbusse zum Einsatz kommen. Zu beachten ist, dass die dargestellte Maximalbesetzung nicht auf dem gesamten Fahrtabschnitt vorhanden ist.

- **Tabelle 39:** Höchste maximale Besetzung nach Linien (alle Fahrten mit über 80 Fahrgästen als Maximalbesetzung)

Linie	Startzeit	Fahrtrichtung	höchste max. Besetzung
320	7.07	Auf dem Wellerskamp	90
320	6.58	Ruhr-Universität	88
332	7.05	Hattingen Mitte	82
376	13.16	F.-Harkort-Gymnasium	86
511	7.00	Hagen Stadtmitte	104
511	13.45	Ennepetal Busbahnhof	96
518	7.26	F.-Harkort-Gymnasium	80
529	6.45	Breckerfeld Busbahnhof	100
551	7.08	Hiddinghausen	104
551	13.14	Voerde	139
553	7.18	Herdecke Herrentisch	102
553	13.18	Hagen Westerbauer	87
555	12.50	Hagen Westerbauer	84
561	7.36	Rüggeberg	84
564	6.53	Gevelsberg Knapp	82
573	7.36	Ennepetal Gymnasium	116
585	7.34	Niedersprockhövel	80
585	15.05	Schwelm Blücherstraße	81
602	13.59	Haßlinghausen Busbahnhof	116
602	7.12	Wuppertal	138
647	6.40	Wuppertal	113
647	7.35	Hattingen Mitte	104

8.1.4 Zeitverlustpotenziale

Regelmäßige gravierende Verspätungen gibt es in folgenden Bereichen/ Abschnitten im Straßennetz:[63]

63 Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen im Rahmen der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Februar/ März 2007

■ **Tabelle 40:** Bereiche/ Abschnitte mit regelmäßigen gravierenden Verspätungen oder Problemen im Betriebsablauf

Bereich/ Abschnitt	**Problem, betroffene Linie oder Streckenabschnitt**
Haßlinghausen – Ennepetal, Busbahnhof	Stau, Linie 551
Hattingen, Bochumer Straße/ Ruhrdeich	fehlende Fahrbahnmarkierung, Behinderung der Linie 308 durch IV (entfällt mit dem Ende der Bauarbeiten vsl. Juni 2010)
Hattingen, Bochumer Straße Rtg. Bochum vor Haltestelle Ruhrbrücke	Behinderung der Linie 308 durch ruhenden Verkehr
Hattingen, Knotenpunkt Nierenhofer Str. L924/ Südring	Behinderung für links in die Nierenhofer Straße einbiegenden Busse der Linie 141 durch hohes Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße L924
Hattingen, Einfahrt von der Martin-Luther-Straße als Linksabbieger in den neuen ZOB	Bevorrechtigung bzw. ausreichende Grünphase für abbiegende Busse fehlt
Hattingen, Ausfahrt vom neuen ZOB auf die Martin-Luther-Straße Richtung August-Bebel-Straße und Fahrzeitverluste im Innenstadtbereich	Stau und damit Verspätungsanfälligkeit, bedingt durch die neue Ausfahrtssituation und die Baustelle Reschop-Carré
Herdecke, Herdecker Bach	Rückstau, Linie 518
Herdecke, Haltestelle Hengsteyseestraße	Fahrbahnquerung, Anschlusssicherung
Herdecke, Haltestelle Schanze	Anschlusssicherung, zu geringe Aufstellfläche für Busse,
Ennepetal, Kreuzung Kölner Straße/ Friedrichstraße	verspätungsanfällig
Ennepetal, Kirchstraße	Probleme mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
Ennepetal, Wuppermannstraße	Rechts-vor-links-Regelung
Gevelsberg, Wittener Straße und Wasserstraße	verspätungsanfällig
Gevelsberg, Clemens-Bertram-Straße	Behinderungen durch ruhenden Verkehr
Niedersprockhövel, Haltestelle Kirche	Ausfahrt Hauptstraße/ Mühlenstraße
Schwelm, Linderhauser Straße	Rechts-vor-links-Regelung
Schwelm, Haltestelle Bahnhof	Behinderungen IV und ÖV
Schwelm, Haltestelle Markt	Behinderungen IV
Witten, Ruhrstraße Rtg. Bommern bis Kreuzung Ruhrdeich (15.00 – 18.00 Uhr), in Gegenrichtung Bodenborn bis Kreuzung Ruhrdeich (7.00 – 8.30 Uhr)	Überlastung des Knotens durch MIV
Witten, Crengeldanzstraße, Betriebshof Witten bis Marienhospital (6.30 – 8.00 Uhr und 13.00 – 18.00 Uhr)	Ampelschaltung
Witten, Bereich Autobahnauffahrt Witten-Heven/ Wittener Straße/ Seestraße/ Herbeder Straße	verspätungsanfällig
Witten, Kreuzung Ruhrstraße/ Rauendahl	verspätungsanfällig
Witten, Kreuzung Wittener Straße/ An der Kemnade	verspätungsanfällig

8.1.5 Anbindung ÖPNV-relevanter Ziele im Freizeitverkehr

Die Anbindung ÖPNV-relevanter Ziele im Ennepe-Ruhr-Kreis erfolgt mit den Linienverkehren. Es existieren keine speziellen, regelmäßig verkehrenden Angebote im Freizeitverkehr, die besonders vermarktet werden. Zum Teil werden die relevanten Freizeitziele nur an Wochen- bzw. Schultagen angebunden. Eine Anbindung auch an Ferientagen ist hier zu prüfen. Für die bedeutenden Freizeitziele ist saisonal eine Stärkung der ÖPNV-Angebote und insbesondere eine offensive Vermarktung als Freizeitverkehrsnetz vorzunehmen.

■ **Tabelle 41:** Bewertung der ÖPNV-Relevanz der freizeitrelevanten Ziele im Ennepe-Ruhr-Kreis

Freizeitziel	**Bedeutung als Freizeitziel**	**ÖPNV-Anbindung**	**Bewertung aus planerischer Sicht**
Ruhrtal (u. a. Kemnader See, Ruhrtalradweg, Ruhrtalbahn, Henrichshütte, Zeche Nachtigall, Haus Kemnade, Hengsteysee, Harkortsee)	hoch	**diverse Linien, z. B .** **Linie SB 38:** (Hattingen – Wetter), Mo.-So. T60 **Linie 350:** (Witten – Freizeitbad – Herbede), Mo.-So. T20/ T30 **Linie 339:** (Witten – Freizeitbad – Kemnader See – Ruhruni), Mo.-So. T60 **Linien 553+555:** (Wetter – Herdecke), Mo.-So. T30/ T60	ausreichende ÖPNV-Anbindung, aber Vermarktung als Freizeitverkehrsangebot erforderlich, um zusätzliche Fahrgäste im ÖPNV zu gewinnen ➔ Handlungsbedarf: Prüfung einer Verdichtung des Fahrtenangebotes in den Sommermonaten, offensive Vermarktung eines FreizeitBus-Angebotes
Muttental	mittel	**keine ÖPNV-Anbindung**	➔ Handlungsbedarf: Prüfung eines ÖPNV-Angebotes als AST-Verkehr
Hohenstein	mittel bis hoch	**AST:** T60	ausreichende ÖPNV-Anbindung
Elbschetal	gering	**Linie 379:** Mo.-So. T60 **Linie 554:** Mo.-Fr. Schulverkehr **Linie 593:** Mo.-So. T60	Randerschließung durch die Linien 379, 554, 593, mit einer jedoch insgesamt guten und regelmäßigen ÖPNV-Qualität an allen Wochentagen
Elfringhauser Schweiz	hoch	**Linie 330:** Mo.-So. T120 **Linie 634:** Mo.-So. T120	verbesserte Anbindung der Elfringhauser Schweiz durch Neuordnung und zweistündliche Wochenendbedienung der Linien 634 und 330 wurde als Maßnahme der Fortschreibung des NVP umgesetzt. ➔ Handlungsbedarf: Marketingoffensive und Erfolgskontrolle
Gevelsberg Schul- und Sportzentrum West	mittel	**Linie 551:** Mo.-Fr. Schulverkehr	direkte ÖPNV-Anbindung ausschließlich im Schulverkehr; über Haltestelle Frielinghausen im T30 mit längerem Fußweg ➔ Handlungsbedarf
Schwelmer Süden/ Königsfeld	gering	**Linie 569:** Mo.-Fr. Schulverkehr	unzureichendes Bedienungsangebot werktags; fehlende Bedienung am Wochenende. Angesichts des geringen Besucherpotenzials werden keine Verbesserungsmaßnahmen vorgesehen.
Heilenbecker Tal/ Rüggeberg	mittel	**Linie 560:** Mo.-Sa. T60	Randerschließung durch die Linie 560. Angesichts des geringen Besucherpotenzials werden keine Verbesserungsmaßnahmen vorgesehen.
Tal der Ennepe/ Hülsenbecker Tal/ „Platsch“	gering	**Linie 562:** Mo.-Fr. Schulverkehr **Linie561:** Mo.-So.: T60	unzureichende Anbindung im ÖPNV, insb. für das Schwimmbad „Platsch“ ➔ Handlungsbedarf
Glörtalsperre	mittel	**Linie 86 (MVG):** Mo.-Fr. Schulverkehr	unzureichende Anbindung im ÖPNV, keine Bedienung am Wochenende. Direkte Erschließung ist, topographisch bedingt, schwer realisierbar ➔ Handlungsbedarf

8.1.6 Qualität der Systemverknüpfung

Die Qualität der Systemverknüpfungen wird vornehmlich bestimmt durch die Faktoren

- Anschlussqualität, d. h. die fahrplanmäßige Wartezeit an den Umsteigehaltestellen, und
- Anschlusssicherung, d. h. die Verlässlichkeit der Anschlüsse.

Die Qualität der Systemverknüpfungen wird für die in Kapitel 4.3.3 aufgeführten Verknüpfungshaltestellen ausgewertet. Eine Darstellung der Anschlussqualität an den jeweiligen Verknüpfungspunkten ist der Anlage 4 zu entnehmen.

Die Anschlussqualität im Ennepe-Ruhr-Kreis wurde in der Vergangenheit durch verschiedene Maßnahmen sukzessive optimiert, sodass im heutigen ÖPNV-Angebot gute Verknüpfungsmöglichkeiten gegeben sind. Eine Vielzahl der möglichen Übergänge zwischen SPNV und Buslinien bzw. zwischen Buslinien untereinander an den untersuchten Verknüpfungspunkten entspricht den in der „Leitlinie zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis“ definierten Kreisstandards (Kapitel 2.5.2.1.4). Auf einzelnen Relationen können auch längere Wartezeiten auftreten, es handelt sich dabei jedoch weitgehend um weniger stark nachgefragte Umsteigerelationen bzw. um Buslinien, die an übergeordneten Verknüpfungspunkten gebunden sind.

Weitere Rahmenbedingungen für die Qualität des Umsteigevorgangs, wie Zuwegung, barrierefreie Gestaltung, Sicherheit, Orientierung etc. werden in Kapitel 8.2.1 bewertet.

8.1.7 Parallelverkehre

Auf verschiedenen Streckenabschnitten im Kreisgebiet verkehren mehrere ÖPNV-Angebote nebeneinander. Diese Angebote ergänzen sich i. d. R. zu einem gemeinsam abgestimmten und verdichteten Fahrplanangebot oder haben unterschiedliche Funktionen. Dies ist z. B. der Fall bei parallel bedienten Abschnitten mit SB-Verkehren, die nur ausgewählte Haltestellen anfahren (mit der Aufgabe, die Zentren der Städte miteinander zu verbinden) und weiteren Buslinien, die Erschließungsaufgaben übernehmen und an allen Haltestellen auf dem betreffenden Streckenabschnitt halten. Eine aus Fahrgastsicht optimale Abstimmung der Fahrplanangebote dieser parallel bedienten Abschnitte z. B. mit Bildung eines überlagernden 30-Minuten-Taktes ist jedoch aufgrund der unterschiedlichen Fahrzeiten der Linien nicht immer möglich, so z. B. zwischen Hattingen und Niedersprockhövel (Linien SB 37 und 332), zwischen Niedersprockhövel und Herbede (Linien SB 67 und 350) oder zwischen Witten und Wetter (Linien SB 38 und 591).

Nachfolgend sind parallel bedienende ÖPNV-Angebote (SPNV bzw. Straßenbahn und Bus) dargestellt und hinsichtlich ihrer konkurrierenden Wirkung bewertet.

■ **Tabelle 42:** Parallelverkehre

Linien	Linienabschnitt	Beschreibung	konkurrierende Wirkung
S5/ RE16/ RE40/ SB 38	Wetter – Witten	SB erschließt links der Ruhr die Ortsteile Wengern und Bommern und bindet diese an Wetter und Witten an	Keine
310/ 320	Witten Zentrum – Heven	Straßenbahnlinie 310 und Buslinie 320 erschließen z. T. gleiche Siedlungsbereiche in Heven (Hellweg)	für bestimmte Bereiche Konkurrenzsituation zwischen Straßenbahn und Bus
308/ 358, 359	Hattingen Zentrum – Winz-Baak	Straßenbahnlinie 308 und Buslinien 358 und 359 erschließen z. T. gleiche Siedlungsbereiche in Winz-Baak (Ruhrbrücke, Denkmalstraße)	für bestimmte Bereiche Konkurrenzsituation zwischen Straßenbahn und Bus
S8/ SB 72	Gevelsberg – Hagen	unterschiedliche Verkehrsaufgaben; Erschließungswirkung des SB entlang der Hagener Str.	keine
RE4, RE7, RE13/ SB 37	Schwelm – Ennepetal	SB bedient zusätzliche Haltestellen und schafft Verbindung ins Zentrum von Milspe	keine
308/ SB 37/ CE 31	Hattingen – Bochum	Straßenbahnlinie 308 und Buslinien SB 37 und CE 31 verkehren auf unterschiedlichen Linienwegen zwischen den Städten und haben differenzierte Verkehrsfunktionen	keine
RE16/ RB40/ S5/ SB 71	Wetter – Hagen	SPNV und SB verkehren parallel auf einer Relation. SB erschließt nur wenige zusätzliche Bereiche.	Konkurrenzsitutaion zwischen SPNV und Bus

8.1.8 Transparenz und Übersichtlichkeit des ÖPNV-Systems

Das ÖPNV-Netz im Ennepe-Ruhr-Kreis weist aufgrund seiner weitgehenden Vertaktung und einheitlichen Linienführung der jeweiligen Linien eine attraktive Fahrplantransparenz und eine gute Übersichtlichkeit für den Fahrgast auf.

Einschränkungen der Systemtransparenz sind lediglich in folgenden Bereichen festzustellen:

- Ennepetal: unübersichtliche Linienführung in Milspe im Bereich der Innenstadt;
- Gevelsberg: Unübersichtliche Linienführung im Bereich der Innenstadt (Ringführung im Einrichtungsverkehr);
- Hattingen: Umwegige Führung der Linien 335 von Hattingen-Mitte bis Holthausen und 358 zwischen Hattingen-Mitte über Schulenburg bis Henrichshütte;
- Hattingen: Bedienung der Linie 166 zwischen Burgaltendorf und Niederwenigern im schlecht merkbaren 20-/ 40-Minuten-Takt;
- Hattingen: Bedienung der Linie 647 zwischen Nierenhof und Hattingen-Mitte im schlecht merkbaren 20-/ 40-Minuten-Takt;
- Herdecke: Umwegige Bedienung der Linie 374 zwischen Herdecke und Wittbräucke mit z. T. langen Fahrzeiten zu bestimmten Zielen im nördlichen Stadtgebiet;
- Schwelm: Ringlinienführung im Stadtteil Loh (Linie 588); Bedienung der Haltestellen nur im Einrichtungsverkehr;
- Schwelm: Schleifenführung der Linie 585 im Bereich Blücherstr.; Erschließung nur im Einrichtungsverkehr; kein „sauberer“ Endpunkt; lange Wendezeit;
- Wetter: Umwegige Linienführung im Bereich Alt-Wetter entlang der Linie 593 mit unterschiedlichen Linienwegen, die nicht regelmäßig alternierend bedient werden;
- Witten: Schleifenführung der Linie 320 im Bereich Rüdinghausen; Bedienung der Haltestellen nur im Einrichtungsverkehr;
- Witten: Schleifenführung der Linie 379 im Bereich Bommern Alte Straße und Elberfelder Straße: Bedienung verschiedener Haltestellen nur im Einrichtungsverkehr und im schlecht merkbaren 20-/ 40-Minuten-Takt;
- Witten: Schleifenführung der Linie 350 im Bereich Durchholz/ Kämpen; Bedienung verschiedener Haltestellen nur im Einrichtungsverkehr und im schlecht merkbaren 20-/ 40-Minuten-Takt.

Mit Ausnahme der SB- und CE-Linien weist die Bezeichnung der Buslinien nicht auf das Bedienungsangebot und damit auf eine Merkbarkeit des Fahrplans für Fahrgäste hin (z. B. Buslinien 320 und 376 mit 20-Minuten-Takt, Linie 374 mit 60-Minuten-Takt, Linie 554 nur mit drei Fahrten an Schultagen).

8.2 Bewertung der Infrastruktur

8.2.1 Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Im Rahmen der durchgeführten Bestandsaufnahme wurden die wichtigsten Bahnhöfe und Haltestellen hinsichtlich ihrer Qualitätsmerkmale (Lage, Zugänglichkeit, Ausstattung etc.) untersucht[64]. Bewertet wurden zudem subjektive Merkmale, wie z. B. die Aufenthaltsqualität, Orientierung und soziale Sicherheit.

64 Ortsbesichtigungen im Frühjahr/ Sommer 2007 sowie im Frühjahr 2008

Verknüpfungspunkte zum SPNV

- **Tabelle 43:** Bewertung der ÖPNV-Infrastruktur – Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV

Verknüpfungspunkt	**Lage/ Aufenthaltsqualität**	**vorhandene Infrastruktur[65]**
Ennepetal (Gev.) Bf.	■ periphere/ isolierte Lage („auf dem Berg“) ■ unbebautes Umfeld ■ Bushaltestelle in ca. 200 m Entfernung	■ Fahrscheinautomat, Telefonzelle ■ Bahnhofsgebäude + direktes Umfeld in sehr schlechtem Zustand, nicht behindertengerecht ■ Bushaltestelle mit Sonderbord und Leitstreifen ■ gute Auslastung P+R
Gevelsberg Hbf.	■ in ca. 500 m Entfernung zur Innenstadt ■ direkte Busanbindung ■ geringe Aufenthaltsqualität	■ Bushaltestelle am Fahrbahnrand, mit NF-Hochbord[66], Sitzgelegenheiten und Informationsvitrinen ■ Aus Fahrtrichtung Hagen und in Fahrtrichtung Mönchengladbach der S8 ist barrierefreier Umstieg zwischen ÖPNV und SPNV nicht möglich ■ mit Kiosk, Telefon, Toiletten, Fahrscheinautomat ■ B+R, P+R
Gevelsberg-Knapp	■ am Rand des Stadtteils Knapp, in Wohnbebauung ■ direkte Busanbindung ■ geringe Aufenthaltsqualität	■ Bushaltestelle mit Busbucht und Sitzgelegenheiten ■ SPNV-Haltepunkt nicht behindertengerecht ■ B+R, P+R
Hattingen Mitte (S-Bahn)	■ am Rande der Altstadt und in der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten ■ direkte Anbindung Bus und Straßenbahn (Neubau des Busbahnhofs 2007/ 08) ■ hohe Aufenthaltsqualität	■ Bushaltestellen am Busbahnhof, Straßenbahnendhaltestelle, mit NF-Hochbord[67], Sitzgelegenheiten und Informationsvitrinen ■ mit Kundenzentrum, Telefon, Toiletten, Fahrscheinautomat ■ P+R, B+R
Herdecke Bahnhof	■ ca. 500 m Entfernung zur Innenstadt ■ keine direkte Busanbindung ■ geringe Aufenthaltsqualität ■ Umbau des Bahnhofs und Bau eines Bus-Verknüpfungspunktes vorgesehen	■ Fahrscheinautomat, Telefonzelle ■ Bahnhofsgebäude + direktes Umfeld in sehr schlechtem Zustand, nicht behindertengerecht

65 Die Ausstattung der Verknüpfungspunkte mit Witterungsschutz und Fahrplan wird als Standard angenommen. Hier werden Ausstattungsmerkmale aufgeführt, die darüber hinaus gehen.

66 $\geq$ 16 cm

67 $\geq$ 16 cm

Verknüpfungspunkt	**Lage/ Aufenthaltsqualität**	**vorhandene Infrastruktur[65]**
Herdecke-Wittbräucke	■ am Rand des Stadtteils Ahlenberg/ Wittbräucke ■ direkte Busanbindung ■ geringe Aufenthaltsqualität	■ Bushaltestelle auf Parkplatz ■ direktes Umfeld in schlechtem Zustand, nicht behindertengerecht ■ mit Fahrscheinautomat
Schwelm Bf.	■ verhältnismäßig weite Fußwege zur Innenstadt (ca. 700 m) ■ integrierte Lage ■ direkte Busanbindung	■ Bushaltestellen am Fahrbahnrand, tlw. mit NF-Hochbord[68], Sitzgelegenheiten, Informationsvitrinen ■ S-Bahn-Gleise barrierefrei zu erreichen; RE-Gleise nicht barrierefrei zu erreichen ■ städtebauliche und gestalterische Defizite ■ B+R, P+R
Wetter Bahnhof	■ ca. 200 m Entfernung zur Fußgängerzone in Randlage der Innenstadt ■ direkte Busanbindung ■ geringe Aufenthaltsqualität ■ Umbau des ZOB erfolgt in 2009	■ Bushaltestellen am Fahrbahnrand, tlw. mit NF-Hochbord[69], Sitzgelegenheiten, Informationsvitrinen ■ mit Telefon, Fahrscheinautomat, Toiletten ■ Rampen zum Bahnsteig ■ P+R
Witten Hbf	■ ca. 200 m Entfernung zur Fußgängerzone in Randlage der Innenstadt ■ direkte Busanbindung ■ geringe Aufenthaltsqualität ■ Umbau des Bahnhofs und Bau eines Bus-Verknüpfungspunktes vorgesehen	■ Bushaltestellen am Fahrbahnrand, Sitzgelegenheiten, Informationsvitrinen ■ mit Kiosk, Telefon, Toiletten, Fahrscheinautomat, Einkaufsmöglichkeiten, Gaststätte ■ städtebauliche und gestalterische Defizite ■ P+R, B+R
Witten-Annen Nord (S-Bahn)	■ unmittelbar benachbart zum Stadtteilzentrum Annen und zu Einkaufsmöglichkeiten ■ integrierte Lage ■ direkte Busanbindung	■ Bushaltestellen am Fahrbahnrand, Sitzgelegenheiten, Informationsvitrinen ■ mit Kiosk, Telefon, Fahrscheinautomat ■ B+R

Erläuterung: P+R Park&Ride, B+R Bike&Ride

Weitere Haltepunkte im SPNV verfügen über keinen behindertengerechten Zugang zum Bahnsteig (Schwelm-West, Gevelsberg-Kipp, Gevelsberg-Knapp, Gevelsberg-West).

68 $\geq$ 16 cm

69 $\geq$ 16 cm

Verknüpfungspunkte und Haltestellen im Busverkehr

Es sind folgende Stärken festzustellen:

- Haßlinghausen Busbahnhof: modernes Erscheinungsbild mit einer attraktiven Verteilerebene mit kurzen Wegen, umfassende Fahrgastinformationssysteme;
- Hattingen (Ruhr) Mitte, Hattingen Mitte ZOB (S-Bahn-Haltepunkt, Straßenbahn- und Bushaltestelle): moderne Verknüpfungshaltestelle mit Fahrgastinformationssystemen und übersichtlicher Haltestellengestaltung;
- neue bzw. umgebaute Haltestellen: modernes Erscheinungsbild mit ausreichenden Fahrgastinformationen sowie mit niederflurgerechter Bordsteinhöhe und ggf. weiteren Ausstattungsmerkmalen bezüglich der Barrierefreiheit wie Leitstreifen etc.

- **Abbildung 5**: Haltestelle Schwelm Kreishaus, Richtung Möllenkotten (modernisierte Haltestelle am Fahrbahnrand mit niveaugleicher Bordsteinhöhe)

- **Abbildung 6**: Haltestelle Schwelm Bachweg, Richtung Innenstadt (neue Haltestelle am Fahrbahnrand mit niveaugleicher Bordsteinhöhe und Leitstreifen)

Es werden folgende Schwächen in der Ausstattung festgestellt:

- Ennepetal Busbahnhof: Defizite in der Gestaltung, der Beleuchtung, des Witterungsschutzes sowie der Barrierefreiheit;
- Herdecke Bahnhof: erhebliche Defizite in der Gestaltung, der Beleuchtung, des Witterungsschutzes sowie der Barrierefreiheit;
- Witten Hauptbahnhof: Defizite in der Gestaltung, des Witterungsschutzes sowie der Barrierefreiheit;
- An den Verknüpfungspunkten Ennepetal Voerde Mitte, Gevelsberg Rathaus/ Lusebrink, Niedersprockhövel Kirche, Witten Rathaus (Busbahnhof) und Herdecke Mitte bestehen Defizite bezüglich der Barrierefreiheit;
- An folgenden zentralen Haltestellen bzw. Haltestellen an bedeutenden Infrastruktureinrichtungen bestehen Defizite bezüglich der Barrierefreiheit: Schwelm Markt, Schwelm Helios Klinikum.

■ **Abbildung 7**: Haltestelle Ennepetal Busbahnhof (zentrale Haltestelle mit Defiziten in der Gestaltung und Ausstattung)

■ **Tabelle 44:** Haltestellenausstattung nach Haltepositionen

Stadt	bauliche Ausbildung			NF-Hochbord[70]	Witterungsschutz	Sitzgelegenheit	Vitrine
	Buskap	Busbucht	Fahrbahnrand				
Breckerfeld	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Ennepetal	3,1 %	25,5 %	70,4 %	3,7 %	32,6 %	22,5 %	0,0 %
Gevelsberg	9,9 %	50,0 %	39,4 %	25,4 %	46,5 %	36,6 %	2,1 %
Hattingen	2,3 %	33,8 %	63,9 %	31,1 %	49,2 %	46,5 %	0,7 %
Herdecke	0,0 %	30,5 %	67,8 %	35,6 %	50,0 %	43,2 %	0,9 %
Schwelm	3,4 %	42,7 %	53,9 %	23,9 %	47,0 %	47,0 %	1,7 %
Sprockhövel	0,0 %	45,7 %	50,9 %	6,9 %	37,1 %	16,4 %	0,0 %
Wetter	20,0 %	39,1 %	40,1 %	40,9 %	68,2 %	59,1 %	0,0 %
Witten	1,2 %	39,9 %	57,1 %	19,6 %	53,4 %	38,7 %	0,0 %
Gesamt	**3,9 %**	**36,7 %**	**58,3 %**	**21,5 %**	**47,0 %**	**37,7 %**	**0,5 %**

Insgesamt wurden im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplanes rund 1.500 Haltepositionen der Bushaltestellen im Ennepe-Ruhr-Kreis bezüglich verschiedener Ausstattungsmerkmale untersucht.

Im Kreisgebiet sind rund 60 % der erfassten Haltestellen am Fahrbahnrand ausgebildet, weitere 4 % sind Haltestellen mit Buskap. Rund 20 % der erfass-

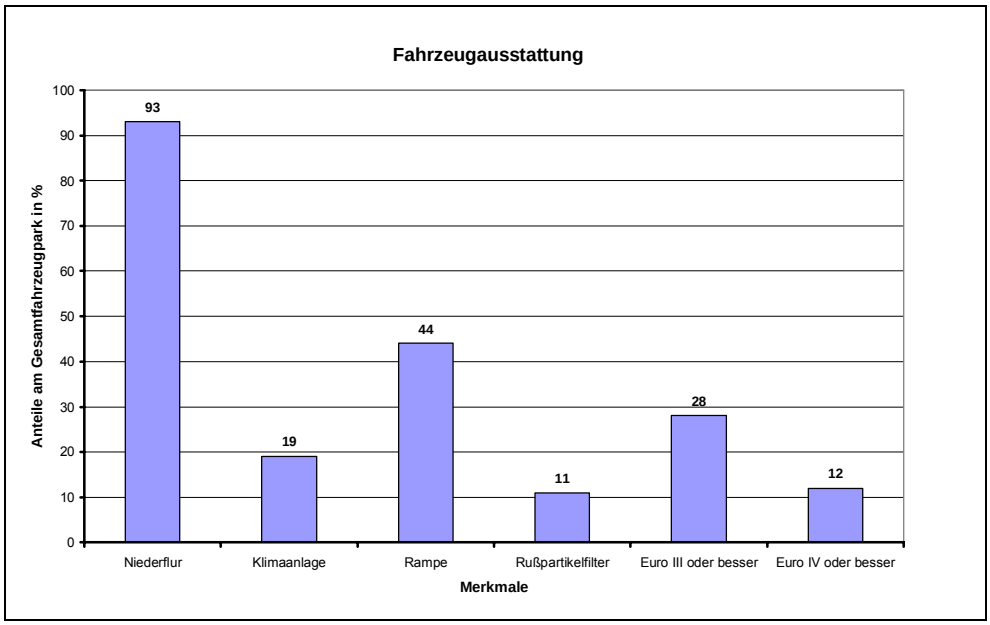
70 Niederflur-Hochbord, ≥ 16 cm

ten Haltestellen verfügen über ein niederflurgerechtes Hochbordstein. In den Städten Gevelsberg, Hattingen, Herdecke, Schwelm und Wetter sind überdurchschnittlich viele Haltestellen mit einem Hochbordstein ausgestattet. Knapp die Hälfte der untersuchten Haltestellen im gesamten Kreisgebiet verfügen über einen Witterungsschutz und knapp 40 % über Sitzgelegenheiten.

8.2.2 Fahrzeugausstattung

Die folgende Abbildung 8 gibt einen Überblick über die Ausstattungsstandards aller erfassten Fahrzeuge im Kreisgebiet.

■ **Abbildung 8**: Fahrzeugausstattung gesamt[71]



Positiv hervorzuheben ist, dass über 90 % der erfassten Fahrzeuge, die im Ennepe-Ruhr-Kreis eingesetzt werden, einen niederflurgerechten Ein- und Ausstieg gewährleisten können. Knapp die Hälfte der Fahrzeuge sind mit einer Rampe ausgestattet, um Rollstühle oder Kinderwagen aufnehmen zu können.

Vergleichsweise gering mit knapp 20 % ist der Anteil der Fahrzeuge, die über eine Klimaanlage verfügen. Lediglich 28 % der Fahrzeuge erfüllen die seit 2000 geltende Euro-Norm III.

71 Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen, April 2007; Die Angaben beziehen sich auf insgesamt 779 Fahrzeuge. Angaben zur übrigen Fahrzeugflotte wurden nicht gemacht.

8.2.3 Bewertung der Barrierefreiheit

Die Bewertung der Barrierefreiheit im ÖPNV muss konsequenterweise die gesamte Wegekette umfassen. Es ist dabei

- auf den Zugang zum Bahnsteig/ zur Haltestellenkante und
- auf den Einstieg in das Fahrzeug/ den Ausstieg aus dem Fahrzeug

zu achten.

Im Folgenden wird die Barrierefreiheit bezüglich der niederflurgerechten Ausgestaltung der Haltestelle bewertet. Für weitere Bewertungen liegen keine Datengrundlagen vor.

- **Abbildung 9:** Mobilitätskette zur Bewertung der Barrierefreiheit im ÖPNV[72]

72 Quelle: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG (2003).

8.2.3.1 Verknüpfungspunkte zum SPNV

An folgenden Verknüpfungspunkten zum SPNV ist der behindertengerechte Zugang zum Bahnsteig nicht gegeben:

- Ennepetal (Gev.) Bahnhof
- Gevelsberg Hbf.
- Herdecke Bahnhof
- Herdecke-Wittbräucke
- Gevelsberg-Knapp
- Schwelm Bahnhof – Zugang zum Bahnsteig mit Abfahrten des RE
- Witten-Annen-Nord

8.2.3.2 Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Busverkehr

Insgesamt sind rund 13 % der im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplanes erfassten Haltepositionen mit einem niederflurgerechten Hochbordstein von $\geq$ 16 cm Höhe ausgestattet. Dabei sieht die Situation in den einzelnen Städten differenziert aus. In Herdecke sind über 35 % und in Hattingen über 31 % der erfassten Haltepositionen niederflurgerecht ausgebaut, in Gevelsberg und Schwelm sind es jeweils rund 25 %. Die Stadt Witten hat einen Anteil von rund 20 %. In den Städten Ennepetal und Sprockhövel liegt der Anteil an niederflurgerechten Haltestellen jeweils unter 7 %.

Es werden folgende nachfragestarken Haltestellen mit Schwächen in der Ausstattung bezüglich der Barrierefreiheit in den einzelnen Städten festgestellt:

- Breckerfeld: Busbahnhof, Schule, Rathaus, Zurstraße
- Ennepetal: Voerde-Mitte, Häufgen, Gymnasium, Polizeistation, Berufskolleg, Quabecke, Esbecke, Altenvoerde, Klutert, Ennepetal Voerde
- Gevelsberg: Hbf., Lusebrink, Rathaus, Mitte, Vogelsang, Talstraße, Poeten, Haufe, Hammerstraße, Allee, Schulzentrum West, Frielinghausen, Peddinghaus, Bergstraße, Kirchwinkelstraße, Hundeiken
- Hattingen: Denkmalstraße, Henrichshütte, Nordstraße, Hermannstraße, In der Delle, Rauendahlstraße
- Herdecke: Mitte, Westende Gemeinschaftskrankenhaus, Mozartweg, Herdecke Kirche, Schanze, Nacken
- Schwelm: Bahnhof, Markt, Kreishaus (Richtung Innenstadt), Helios Klinikum, Möllenkotten, Potthoffstraße, Nordstraße und Friedhof

- Sprockhövel: Niedersprockhövel Kirche, Sägewerk, Kaninchenweg, Gedulder Weg
- Wetter: Loh, Voßhöfener Straße, Realschule/ Harkortsee
- Witten: Hbf., Rathaus (Richtung Norden), Bahnhofstraße, Herbede Mitte, Witten-Annen S, Johannisstraße, Heven Hellweg, Sprockhöveler Straße, Holzkamp Gesamtschule, Holzkampstraße, Rudolf-König-Straße, Schleiermacherstraße, Breite Straße, Crengeldanz, Bruchschule, Heven Dorf und Husemann-Sporthalle

8.2.3.3 Fahrzeuge

Über 90 % der im Kreisgebiet eingesetzten Fahrzeuge verfügen über Niederflurstandards. 44 % sind mit einer Rampe für Rollstuhlfahrer ausgestattet (vgl. Kapitel 8.2.2).

8.2.4 Vertriebs- und Informationssystem

Für den Fahrgast im Ennepe-Ruhr-Kreis besteht ein gutes Angebot von Vertriebs- und Informationsmöglichkeiten über den ÖPNV. Neben den Fahrplanbüchern und Liniennetzplänen des VRR gibt es im Internet ein breites Spektrum an Informationen zum Fahrplan, zu Tickets und Tarifen sowie zu weiteren Informationen über spezielle Freizeit- und Serviceangebote.

Ticketverkaufsstellen der Verkehrsunternehmen gibt es in allen Städten des Ennepe-Ruhr-Kreises in unterschiedlicher Anzahl. In Ennepetal, Hattingen und Witten sind große Kundencenter vorhanden, deren Angebot über den reinen Fahrkartenverkauf und die Informationsausgabe hinaus geht.

Die VER betreibt zusätzlich ein mobil eingesetztes VER-InfoMobil für den Fahrkartenverkauf und Informationen.

Seit dem Jahr 2003 besteht im VRR die Möglichkeit der Nutzung von E-Tickets bei allen VRR-Abotickets (elektronischen Fahrscheine auf Chipkarten). Im April 2007 starteten drei Verkehrsunternehmen[73] im VRR mit einem zweijährigen Pilotprojekt zur Einführung des Handy-Tickets. Der Fahrgast kann sich nach Anmeldung sein Ticket direkt über Handy bestellen und anzeigen lassen. Die Ausweitung auf das gesamte VRR-Gebiet ist bei einer erfolgreichen Testphase geplant.

73 Düsseldorfer Rheinbahn, die Essener Verkehrs AG (EVAG) und die Wuppertaler Stadtwerke (WSW)

■ **Tabelle 45:** Service- und Vertriebsstellen[74]

Standort	Anzahl	Art
Breckerfeld	2	Ticketverkauf + Information
Ennepetal	1	VER-Kundencenter
	2	Ticketverkauf + Information
Gevelsberg	4	Ticketverkauf + Information
Hattingen	1	BOGESTRA KundenCenter
	6	Ticketverkauf + Information
Herdecke	2	Ticketverkauf + Information
Schwelm	2	Ticketverkauf + Information
Sprockhövel	2	Ticketverkauf + Information
Wetter	4	Ticketverkauf + Information
Witten	1	BOGESTRA KundenCenter
	13	Ticketverkauf + Information

Aus Fahrgastsicht wenig übersichtlich ist die Darstellung der Linien im Liniennetzplan hinsichtlich ihres Bedienungsangebotes. Es gibt keine eindeutige Unterscheidung der Linien mit Taktverkehr und der Linien, die nur im Schülerverkehr verkehren.

74 Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen im Rahmen der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Februar/ März 2007

8.3 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV

Stärken und Schwächen im kreisweiten ÖPNV-Angebot

- **Tabelle 46:** Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Allgemein

Stärken des ÖPNV
■ radiale Netzstruktur mit Ausrichtung auf die Innenstädte mit i. d. R. direkten und damit schnellen Fahrwegen
■ überwiegend gute bis sehr gute Erschließungsqualität
■ insgesamt attraktives Bedienungsangebot auf vielen regionalen und städtischen Verbindungen
■ gute Verbindungen im SPNV (oder SB-/ Straßenbahn-Linien) zu den angrenzenden Oberzentren Essen, Bochum, Dortmund, Hagen und Wuppertal
■ durchgehende Vertaktung der Buslinien auf den Hauptachsen (z. B. Witten – Hattingen – Wetter – Gevelsberg – Ennepetal, Hattingen – Sprockhövel – Schwelm – Ennepetal – Gevelsberg – Wetter, Witten – Sprockhövel)
■ Angebot in der Schwachverkehrszeit auf den Hauptachsen und verschiedenen Nebenlinien
■ niederflurgerechte Fahrzeugausstattung in weiten Teilen des Kreisgebietes
■ niederflurgerechte Haltestellenaustattung in verschiedenen Städten für die relevanten Haltestellen weitgehend vorhanden
■ transparente Tarifstruktur (2 Preisstufen für das gesamte Kreisgebiet)
■ SPNV im Nahverkehrsraum im VRR-Tarif
Schwächen des ÖPNV
■ z. T. Lücken im ÖPNV-Angebot in der SVZ
■ kein kreisweites Nachtnetz; NachtExpress-Linien nur ausgehend von benachbarten Oberzentren, kein einheitliches Auftreten der NachtExpress-Linien
■ Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr
■ z. T. mangelhafte Ausstattung wichtiger Verknüpfungspunkte
■ behindertengerechter Ausbau der Haltestellen in einigen Städten verbesserungswürdig
■ dynamische Fahrgastinformation an den meisten wichtigen Haltestellen nicht vorhanden
■ weitgehend keine Differenzierung in der Linienbezeichnung nach Taktverkehr/ Schülerverkehr
■ kein Linienplan mit topographischem Hintergrund, keine differenzierte Darstellung der Buslinien nach ihrem Fahrplan-/ Bedienungsangebot

- **Tabelle 47:** Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Breckerfeld

Stadt Breckerfeld
Stärken des ÖPNV
■ Netzstruktur mit klarer Ausrichtung auf das Oberzentrum Hagen sowie nach Ennepetal/ Schwelm
■ gute bis sehr gute Bedienungs- und Verbindungsqualität nach Ennepetal/ Schwelm sowie zum Oberzentrum Hagen (u. a. Direktverbindungen aus dem WG Wengeberg)
■ überwiegend gute Erschließungsqualität im Bereich der Kernstadt
■ gute kreisgrenzenüberschreitende Verbindungen nach Halver/ Kierspe
■ NachtExpress-Angebot (NE 8)
Schwächen des ÖPNV
■ keine Anbindung an das SPNV- und SB-Netz
■ kein konsequenter 30-Minuten-Takt in Richtung Hagen
■ kein konsequenter 30-Minuten-Takt auf der Linie 567 (Mo.-Fr.)
■ Erschließungsdefizite im Wohngebiet Heider Kopf (keine innere ÖPNV-Erschließung)
■ Erreichbarkeitsnachteile Glörtalsperre
■ Erschließungsdefizite außerhalb der Kernstadt, bei jedoch geringen Nachfragepotenzialen
■ Breckerfeld Busbahnhof wird nur von der Linie 567 in beiden Richtungen bedient

- **Tabelle 48:** Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Ennepetal

Stadt Ennepetal
Stärken des ÖPNV
■ gute bis sehr gute Verbindungsqualität zum Oberzentrum Hagen
■ gute Verbindungen innerhalb des Städtedreiecks Ennepetal – Schwelm – Gevelsberg
■ hohe Bedienungsqualität entlang der Talachse; überlagertes Bedienungsangebot im Korridor Ennepetal, Milspe – Voerde (Linien 551/ 567) und Ennepetal, Milspe – Schwelm (Linien 567/ 608)
■ gute bis sehr gute regionale und überregionale Verbindungen durch die Anbindung an das SPNV-Netz und die SB-Linien (SB 37 und 38 ➔ Anbindung an den „Nordkreis“ und an das Oberzentrum Bochum)
■ sehr gute Bedienungs- und Verbindungsqualität aus dem Stadtteil Rüggeberg (Linien 560, 561)
■ langlaufende Verbindungslinien (z. B. SB 37, SB 38, 511, 551, 567, 608)
■ überwiegend gute Erschließungsqualität im Bereich der Kernstadt
■ Verknüpfungskonzept am Busbahnhof Ennepetal
■ BürgerBus-Verkehre (3 Linien)
Schwächen des ÖPNV
■ unübersichtliche Linienführung in Milspe im Bereich der Innenstadt
■ kein konsequenter 30-Minuten-Takt auf der Linie 567 (Mo.-Fr.)
■ unzureichende Bedienungs- und Verbindungsqualität im Stadtteil Königsfeld, bei jedoch geringen Potenzialen
■ unzureichende Anbindung der LVA Königsfeld
■ punktuelle Erschließungsdefizite, bei jedoch geringen Nachfragepotenzialen
■ kleinere Defizite in der Anbindung einzelner Freizeitziele („Platsch“, Wanderwelt SüdspitzEN)
■ periphere/ isolierte Lage des Bahnhofs, bei einer jedoch guten Verknüpfungen zum lokalen ÖPNV (Linie 551); Bahnhofsgebäude stark modernisierungsbedürftig
■ städtebauliche und infrastrukturelle Defizite an der zentralen Verknüpfungshaltestelle Ennepetal Busbahnhof
■ am Bahnhof Ennepetal (Gevelsberg) sind die Bahnsteige und die Züge nicht barrierefrei erreichbar

- **Tabelle 49:** Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Gevelsberg

Stadt Gevelsberg
Stärken des ÖPNV
■ Netzstruktur mit radialer Ausrichtung auf die Innenstadt ■ sehr gute Verbindungsqualität zum Oberzentrum Hagen (SB 72 und S 8) ■ gute Verbindungen innerhalb des Städtedreiecks Ennepetal – Schwelm – Gevelsberg ■ gute bis sehr gute regionale und überregionale Verbindungen durch die Anbindung an das SPNV-Netz (RE; S-Bahn) und den SB 38 (➔ Anbindung an den „Nordkreis“) ■ Direktverbindung zum HELIOS-Klinikum in Schwelm ■ sehr gute Bedienungsqualität aus dem Stadtteil Silschede (Linie 552 und SB 38) ■ Verknüpfungskonzept zwischen den Linien 552 und 553/ 555 ■ Nachtexpress-Angebot (NE 3)
Schwächen des ÖPNV
■ unzureichende Bedienungs- und Verbindungsqualität im Bereich Rosendahl/ Breitenfeld/ Kotten ■ unübersichtliche Linienführung im Bereich der Innenstadt (Ringführung im Einrichtungsverkehr) ■ unzureichende Bedienungs- und Verbindungsqualität aus dem Bereich Berge/ Knapp an Vogelsang/ Poeten (Stadtteil mit Funktion eines Grundzentrums) ■ Erschließungsdefizite in Berge sowie im Bereich Breddestr./ Im Anger ■ Defizite in der Anbindung einzelner Freizeitziele („Schul- und Sportzentrum West“; „Schwimm inn“) ■ fehlende einheitliche Verknüpfungshaltestelle in einer akzeptablen Lage zu den zentralen Einkaufsbereichen im Bereich der Innenstadt ■ die guten regionalen/ überrregionalen Verbidnungen des SPNV sind für Menschen mit Behinderungen nicht barrierefrei nutzbar

- **Tabelle 50**: Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Hattingen

Stadt Hattingen
Stärken des ÖPNV
■ überwiegend gute Erschließungsqualität im Bereich der Kernstadt
■ gute bis sehr gute Verbindungsqualität zu den relevanten Oberzentren Bochum, Essen und Wuppertal (S-Bahn, Straßenbahn, SB) sowie zu den benachbarten Mittelzentren Sprockhövel und Witten
■ hohe Bedienungsqualität entlang der Straßenbahnlinie 308 sowie der Buslinie 358 nach Winz-Baak und der Linie CE 31 über Welper – Blankenstein nach Bochum
■ Verknüpfungskonzept an der zentralen Haltestelle Hattingen-Mitte
■ attraktiver, behindertengerechter Verknüpfungspunkt Hattingen-Mitte (S-Bahn, Straßenbahn, Bus, P+R, B+R)
■ Zahlreiche behindertengerecht ausgebaute Haltestellen im Stadtgebiet
■ NachtExpress-Angebot (NE 37)
Schwächen des ÖPNV
■ Defizite in der Transparenz der Innenstadterschließung (Linien 335, 358)
■ geringe Erschließungsdefizite im nördlichen Teil des Gewerbe- und Freizeitparks Henrichshütte
■ keine einheitliche Vertaktung des Fahrtenangebotes zwischen dem Stadtteil Holthausen und der Innenstadt
■ schlecht merkbares Fahrtenangebot der Linien 166 und 647 (20-/ 40-Min.-Takt)
■ Behinderungen des ÖPNV (v. a. durch motorisierten Individualverkehr) im Bereich Ruhrbrücke und Winz-Baak

- **Tabelle 51:** Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Herdecke

Stadt Herdecke
Stärken des ÖPNV
■ überwiegend gute Erschließungsqualität ■ sehr gute Verbindungsqualität zum benachbarten Oberzentrum Hagen (SPNV und Bus) sowie zu den benachbarten Mittelzentren Wetter und Witten und zu den dortigen SPNV-Verknüpfungspunkten ■ hohe Bedienungsqualität entlang der Buslinien 376 zwischen Witten, Kirchende und Herdecke, 518 zwischen Schanze, Herdecke Zentrum und Hagen, 519 zwischen Nacken, Herdecke Zentrum und Hagen sowie 553/ 555 zwischen Herrentisch, Herdecke Zentrum und Wetter ■ NachtExpress-Angebot (NE 5)
Schwächen des ÖPNV
■ Defizite in der Erschließung des Bahnhofs Herdecke, unattraktive Gesamtsituation im Bahnhofsumfeld (Umbau des Bahnhofs und Bau eines Verknüpfungspunktes in Planung) ■ fehlender zentraler Verknüpfungspunkt mit entsprechender Infrastruktur in der Nähe des Einkaufsbereichs ■ Erschließungsdefizite im Stadtteil Ahlenberg und im Westen von Westende (Bereiche mit geringer Nachfragerelevanz) ■ Defizite in der Transparenz der Linienführung im Norden Herdeckes (Linie 374) ■ unzureichende Bedienungsqualität von Herdecke zum benachbarten Oberzentrum Dortmund mit der Schiene (Stundentakt) oder mit dem Bus (Umstiegerfordernis) ■ unzureichende Bedienungs-/ Verbindungsqualität im Norden Herdeckes in der SVZ zur Innenstadt sowie nach Dortmund und Hagen ■ Behinderungen des ÖPNV (v. a. durch motorisierten Individualverkehr) in der Innenstadt (Bereich Hauptstraße/ Hengsteyseestraße)

- **Tabelle 52**: Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Schwelm

Stadt Schwelm
Stärken des ÖPNV
■ gute bis sehr gute Verbindungsqualität zum Oberzentren Wuppertal
■ gute Verbindungen innerhalb des Städtedreiecks Ennepetal – Schwelm – Gevelsberg
■ hohe Bedienungsqualität entlang der Talachse; überlagertes Bedienungsangebot im Korridor Ennepetal, Milspe – Voerde (Linien 551/ 567) und Ennepetal, Milspe – Schwelm (Linien 567/ 608); zusätzliche überlagert durch das Angebot des SB 37
■ gute bis sehr gute regionale und überregionale Verbindungen durch die Anbindung an das SPNV-Netz (RE; S-Bahn) und die SB 37 (➔ Anbindung an den „Nordkreis“ und an das Oberzentrum Bochum)
■ langlaufende Verbindungslinien (z. B. SB 37, 567, 608)
■ gute Erschließung der Innenstadt mit zweipoligen Anbindung der Fußgängerzone
■ überwiegend gute Erschließungsqualität im Bereich der Kernstadt
Schwächen des ÖPNV
■ Ringlinienführung im Stadtteil Loh (Linie 588) ; Bedienung der Haltestellen nur im Einrichtungsverkehr
■ Schleifenführung der Linie 585 im Bereich Blücherstr.; Erschließung nur im Einrichtungsverkehr; kein „sauberer“ Endpunkt; lange Wendezeit
■ unzureichende Verbindungs- und Bedienungsqualität in den Stadtteilen Winterberg, Vörfken und Möllenkotten/ Oelkinghauser Str.
■ kein konsequenter 30-Minuten-Takt auf der Linie 567 (Mo.-Fr.)
■ Erschließungsdefizite im WG Brunnen sowie Linderhausen/ Akazienstraße
■ punktuelle Erschließungsdefizite, bei jedoch geringen Nachfragepotenzialen
■ unattraktive Gesamtsituation am Bahnhof Schwelm; mangelhafte Aufenthaltsqualität, infrastrukturelle und städtebauliche Defizite; problematische Verkehrssituation IV/ ÖV

- **Tabelle 53**: Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Sprockhövel

Stadt Sprockhövel
Stärken des ÖPNV
■ gute bis sehr gute Verbindungsqualität zu den Oberzentren Wuppertal und Bochum
■ gute bis sehr gute regionale und überregionale Verbindungen, u. a. durch die Anbindung an das SB-Netz, aber auch durch weitere Linien mit ausgeprägten Funktionen im Regionalverkehr
■ Verknüpfungskonzept am Busbahnhof Haßlinghausen (SB 37, SB 67, 551)
■ Sternverkehr am Verknüpfungspunkt Niedersprockhövel Kirche (332, 350, 359, 585)
■ modernes Erscheinungsbild am Busbahnhof Haßlinghausen (Modernisierung im Herbst 2007)
■ NachtExpress (NE 37)
Schwächen des ÖPNV
■ interne Verbindungssituation, insb. zwischen den beiden Hauptgeschäftszentren Haßlinghausen und Niedersprockhövel; unzureichende Verbindung aus dem OT Herzkamp nach Haßlinghausen
■ Nachteile im Hinblick auf die Erreichbarkeit der zentralen Einkaufbereiche in Niedersprockhövel (Verlagerung der Einkaufsbereiche in Richtung Bahnhofstr.); dadurch ungünstige Lage des zentralen Verknüpfungspunktes zu dem relevanten Einkaufsbereich
■ Keine Anbindung an das SPNV-Netz
■ Erreichbarkeitsnachteile zum IG-Metall-Bildungszentrum und zur Glückaufhalle

- **Tabelle 54:** Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Wetter

Stadt Wetter
Stärken des ÖPNV
■ überwiegend gute Erschließungsqualität
■ sehr gute Verbindungsqualität zum Oberzentrum Hagen (RE/ RB, S-Bahn, SB, Bus) sowie zu den benachbarten Mittelzentren Gevelsberg, Herdecke und Witten
■ hohe Bedienungsqualität entlang der Buslinien 553/ 555 nach Herdecke und Volmarstein – Hagen sowie mit den Linien SB 38 und 591 nach Wengern – Witten
■ behindertengerechter Zugang zum Bahnhof Wetter (RE/ RB, S-Bahn)
■ BürgerBus-Angebot im Stadtgebiet und zum Gemeinschaftskrankenhaus in Herdecke-Kirchende
■ S-Bahn (S 5) im Nachtverkehr am Wochenende
Schwächen des ÖPNV
■ Defizite in der Transparenz der Erschließung in Alt-Wetter (Linie 593)
■ Erschließungsdefizite im östlichen Teil Grundschöttels sowie im Bereich Schmandbruch An der Kohlenbahn sowie in Esborn (Haus Ev. Frauenhilfe)
■ unzureichende Bedienungsqualität aus dem Bereich Wengern (Trienendorf) nach Wengern und Wetter (Anbindung über Witten-Bommern mit Umstieg)
■ geringe Aufenthaltsqualität am Verknüpfungspunkt Bahnhof Wetter

- **Tabelle 55:** Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis – Stadt Witten

Stadt Witten
Stärken des ÖPNV
■ überwiegend gute Erschließungsqualität im Bereich der Kernstadt
■ gute bis sehr gute Verbindungsqualität zu den relevanten Oberzentren Bochum und Dortmund (RE/ RB, S-Bahn, Straßenbahn, Bus) sowie zu den benachbarten Mittelzentren Hattingen, Herdecke, Sprockhövel und Wetter
■ hohe Bedienungsqualität entlang der Straßenbahnlinie 310 sowie den Buslinien 320, 350, 371, 375, 376, 378/ 379 Richtung Annen, Rüdinghausen, Heven, BO-Langendreer und BO-Zentrum, Stockum und DO-Oespel, Herdecke, Bommern und Herbede
■ Verknüpfung an der zentralen Haltestelle Witten-Rathaus bzw. z. T. auch am Hauptbahnhof Witten
■ behindertengerechter Zugang zum Hauptbahnhof Witten (RE/ RB, S-Bahn, P+R, B+R)
■ NachtExpress-Angebot (NE 18) und S-Bahn-Angebot in Nachtstunden
Schwächen des ÖPNV
■ Erschließungsdefizite in der Kernstadt im Bereich Husemannstraße, in Wullen (Gewerbegebiet), in Stockum (nördl. Bereich Himmelohstraße) sowie im südlichen Bereich von Rüdinghausen/ Auf dem Schnee, in Heven im Bereich südl. Steinhügel/ Menksntraße, in Herbede im Bereich Vormholzer Ring sowie im nördlichen Bereich von Kämpen
■ Freizeitziele Zeche Nachtigall und Muttental nicht oder nur mit längeren Zugangswegen an den ÖPNV angebunden
■ Bedienungslücke am Vormittag zwischen den aufkommensstärksten Bereichen Annen und Witten Innenstadt (Linie 350)
■ unzureichende Bedienungs-/ Verbindungsqualität zwischen Stockum und DO-Oespel (Verknüpfung zur S-Bahn) in der SVZ sowie zwischen Stockum und Annen in der SVZ
■ unattraktive Aufenthaltsqualität am Hauptbahnhof Witten, kein behindertengerechter Haltestellenausbau, Mängel in der Fahrgastinformation
■ unzureichende Infrastruktur entlang der Straßenbahnlinie 310 zwischen Heven und Witten Zentrum, Richtung BO-Langendreer sowie an verschiedenen Verknüpfungspunkten (z. B. Heven Dorf, Annen S-Bahn, Holzkamp-Gesamtschule)
■ wichtige Haltestellen im Stadtgebiet sind nicht behindertengerecht ausgebaut (u. a. veschiedene Haltestellenpositionen Witten Rathaus) (Verlegung der zentralen Verknüpfungshaltestelle zum Hauptbahnhof Witten geplant)
■ schlecht merkbares Fahrtenangebot der Linien 379 im Bereich Bommern Alte Straße/ Elberfelder Straße und 350 im Bereich Durchholz/ Kämpen (20-/ 40-Min.-Takt)
■ Behinderungen des ÖPNV (v. a. durch motorisierten Individualverkehr) im Bereich Bommern – Witten, Seestraße – Herbeder Straße, Crengeldanzstraße – Marienhospital, Steinenhaus

- **Karte 12:** Mängel/ Schwachstellen

9 Prognose

9.1 Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten

Für die Nahverkehrsplanung im Ennepe-Ruhr-Kreis ist neben den heutigen Verkehrsbeziehungen die Entwicklung der allgemeinen Strukturdaten und die damit verbundene Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen zu berücksichtigen. Weitere kleinräumige Entwicklungen mit verkehrlichen Auswirkungen sind mit den absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen sowie mit den im IV-Netz geplanten strukturellen Veränderungen mit Auswirkungen auf das Nutzerverhalten potenzieller Fahrgäste verbunden. Weiterhin von Bedeutung sind Entwicklungen in den Bereichen Freizeit- und Einkaufsverkehr sowie in den Schulstandorten und Schulverkehrsbeziehungen als wesentliche Nachfragegruppen des ÖPNV.

9.1.1 Allgemeine Strukturdaten für die Nachfrageentwicklung

Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung

Als Grundlage für die Bevölkerungsentwicklung dienen Prognosen der Bertelsmann-Stiftung, Wegweiser Demographischer Wandel, bis zum Jahr 2015.

Die Bevölkerung im Ennepe-Ruhr-Kreis wird bis zum Jahr 2015 um ca. 4 % im Vergleich zum Bezugsjahr 2005 sinken. Insgesamt werden für alle Städte, mit Ausnahme der Stadt Breckerfeld, für den Prognosehorizont Rückgänge in der Einwohnerentwicklung erwartet. Für die Städte Ennepetal und Wetter werden mit über 5 % die stärksten Verluste prognostiziert. In Breckerfeld ist in diesem Zeitraum ein Anstieg der Bevölkerung um knapp 4 % zu erwarten.

Dabei werden die Rückgänge in der Altersstufe der 6 – 18-ährigen, und damit der Schüler, mit knapp 20 % vergleichsweise stark ausfallen. Für die über 65-jährigen wird eine Zunahme von knapp 10 % prognostiziert. Hervorzuheben ist dabei die Stadt Breckerfeld bei der diese Altersgruppe um 30 % ansteigen wird.

Eine Prognose der Arbeitsplatzzahlen liegt für den Ennepe-Ruhr-Kreis nicht vor. Es sind jedoch bis zum Prognosehorizont keine wesentlichen Entwicklungen zu erwarten, sodass die heutigen Werte fortgeschrieben werden können.

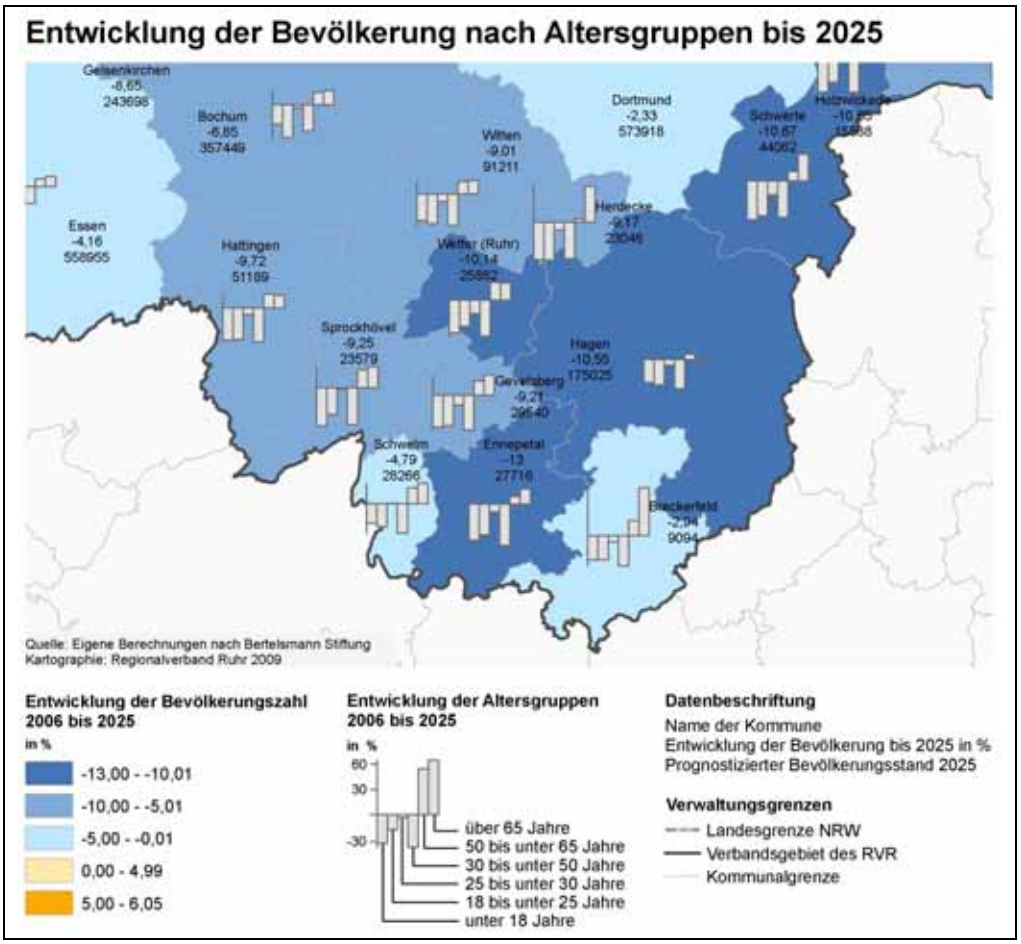
■ **Tabelle 56:** Bevölkerungsentwicklung 2005 – 2015 [75]

Stadt	Bevölkerung 2005 - 2015			
	gesamt		Altersstufe 6 - 18 Jahre	Altersstufe > 65 Jahre
	[absolut]	[%]		
Breckerfeld	+355	+3,8 %	-205 [-14,8%]	+478 [+29,0%]
Schwelm	-606	-2,0 %	-647 [-16,6%]	+886 [+12,7%]
Sprockhövel	-633	-2,4 %	-669 [-18,1%]	+659 [+12,1%]
Herdecke	-893	-3,5 %	-641 [-19,4%]	+1.069 [+20,1%]
Witten	-4.055	-4,0 %	-2.297 [-17,6%]	+1.481 [+6,9%]
Witten[76]	-4.299	-4,2 %		
Gevelsberg	-1.429	-4,4 %	-1.081 [-24,0%]	+745 [+10,8%]
Hattingen	-2.813	-4,9 %	-1.682 [-22,6%]	+736 [+5,8%]
Ennepetal	-1.831	-5,6 %	-1.004 [-21,4%]	+427 [+10,2%]
Wetter	-1.640	-5,7 %	-858 [-20,8%]	+441 [+7,5%]
Gesamt	**-13.545**	**-3,9 %**	**-9.084 [-19,7%]**	**+7.219 [+9,8%]**

75 Quelle: BertelsmannStiftung, Wegweiser Demographischer Wandel, www.bertelsmann-stiftung.de

76 Entwicklung von 2006 – 2015; Quelle: Kleinräumige Bevölkerungsprognose Witten, Stadt Witten

■ **Abbildung 10:** Entwicklung der Bevölkerung nach Altersgruppen bis 2025[77]



Entwicklung der Wohn- und Gewerbegebiete

Neue Standorte von Wohn- und Gewerbegebieten im Ennepe-Ruhr-Kreis werden räumlich weitgehend an bestehende Strukturen angeschlossen. Die Schwerpunkte der Wohnsiedlungs- und Gewerbeflächen bis zum Jahr 2012 werden in den folgenden Tabellen dargestellt. Geplante Standorte mit einer Bedeutung für die Nahverkehrsplanung sind das „Neue Stadtquartier“ in Herdecke und der „Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte“ in Hattingen.

77 Quelle: Regionalverband Ruhr (2009): Masterplan Raum- und Siedlungsstruktur - Mittleres und südliches Verbandsgebiet. Essen.

■ **Tabelle 57:** Entwicklung der Wohngebiete bis 2012[78]

Stadt	**geplante Wohnstandorte bis 2012**		**Bewertung der ÖPNV-Relevanz**
	insgesamt	**dv. > 10 ha/ 100 WE**	
Breckerfeld	k. A.	k. A.	-
Ennepetal	22,7 ha/ 470 WE	Büttenberg „Bauen an der Sonne" (17,0 ha)	gering
Gevelsberg	550 WE	„Dörnerbusch" (150 WE)	gering
Hattingen	363 WE	-[79]	-
Herdecke	462 WE	„Neues Stadtquartier" (400 WE)	mittel
Schwelm	200 WE	Loh „Kornborn" (150 WE)	gering
Sprockhövel	105 WE	-[80]	-
Wetter	24,7 ha	-[81]	-
Witten	k. A.		

Erläuterung: k. A. keine Angaben; WE Wohneinheiten

■ **Tabelle 58:** Entwicklung der Gewerbegebiete bis 2012[82]

Stadt	**neue Gewerbestandorte bis 2012**		**Bewertung der ÖPNV-Relevanz**
	insgesamt	**dv. > 15 ha**	
Breckerfeld	k. A.	k. A.	
Ennepetal	27,2 ha	Oelkinghausen „GE Süd-West" (15,2 ha)	gering
Gevelsberg	3,4 ha	- 83	-
Hattingen	140 ha	Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte (140 ha, 3.000 Arbeitsplätze)	hoch
Herdecke	7 ha84	- 85	-
Schwelm	30 ha86	„GE Linderhausen" (20 ha)	gering
Sprockhövel	-	-	-
Wetter	20 ha	„GE am Stork" (15 ha)	gering
Witten	k. A.		

Erläuterung: k. A. keine Angaben

78 Quelle: Befragung der Städte im Rahmen der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Februar/ März 2007

79 einzelne Wohnstandorte < 10 ha/ 100 WE, daher nicht dargestellt

80 einzelne Wohnstandorte < 10 ha/ 100 WE, daher nicht dargestellt

81 einzelne Wohnstandorte < 10 ha/ 100 WE, daher nicht dargestellt

82 Quelle: Befragung der Städte im Rahmen der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Februar/ März 2007

83 einzelne Gewerbestandorte < 15 ha, daher nicht dargestellt

84 dv. auch 400 WE

85 einzelne Gewerbestandorte < 15 ha, daher nicht dargestellt

86 dv. 10 ha GE, MI, WA

9.1.2 Kleinräumige Entwicklungen

Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte

Der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen spiegelt sich auch in der Prognose für den Ennepe-Ruhr-Kreis wider. Für den Schülerverkehr wird langfristig aufgrund der demografischen Entwicklung ein Rückgang der ÖV-Nachfrage erwartet.

Für die Bevölkerungsgruppe der 6 - 18Jährigen im Kreisgebiet wird bis zum Jahr 2015 ein Rückgang von knapp 20 % prognostiziert. Überdurchschnittliche Verluste in dieser Altersgruppe sind in den Städten Gevelsberg, Hattingen und Ennepetal zu verzeichnen (vgl. Tabelle 59).

■ **Tabelle 59:** Entwicklung der Altersgruppe der 6 - 18Jährigen[87]

Stadtbezirk	Schüler 2005	Schüler 2015	Veränderungen 2005-2015	Veränderungen in %
Breckerfeld	1.387	1.182	-205	-14,8 %
Ennepetal	4.685	3.681	-1.004	-21,4 %
Gevelsberg	4.503	3.422	-1.081	-24,0 %
Hattingen	7.455	5.773	-1.682	-22,6 %
Herdecke	3.309	2.668	-641	-19,4 %
Schwelm	3.909	3.262	-647	-16,6 %
Sprockhövel	3.696	3.027	-669	-18,1 %
Wetter	4.122	3.264	-858	-20,8 %
Witten	13.018	10.721	-2.297	-17,6 %
Gesamt	**46.084**	**37.000**	**-9.084**	**-19,7 %**

In den einzelnen Städten sind folgende Veränderungen der Schulstandorte bis 2012 vorgesehen:

87 Quelle: BertelsmannStiftung, Wegweiser Demographischer Wandel, www.bertelsmann-stiftung.de

■ **Tabelle 60:** Entwicklung der Schulstandorte bis 2012[88]

Stadt	**Schulent-wicklungs-plan vorhanden**	**Entwicklung der Schulstandorte bis 2012**	**Auswirkungen auf die Nahverkehrsplanung**
Breckerfeld	k. A.	k. A.	
Ennepetal	nein	-	-
Gevelsberg	ja	-	-
Hattingen	ja	in Prüfung: Verlegung der Förderschule St. Georg an einen anderen Standort; Fortführung der Hauptschule, Zusammen-legung mit Realschule Grünstraße oder Aufgabe	Auswirkungen sind im Zusammenhang mit Prüfung zu ermitteln
Herdecke	ja	-	-
Schwelm	ja	Schließung GS Linderhausen (2009)	Beförderung der Grundschüler aus Linderhausen zur nächtsgelegenen GS in Schwelm
		Schließung HS Ost (2010) – 242 Schüler	Beförderung zum Schulstandort HS Ost entfällt, Beförderung der Schüler zum Standort HS West
		Verlagerung Pestalozzischule zur HS Ost (2010) – 87 Schüler	Anbindung durch Linie 569
Sprockhövel	nein[89]	-	-
Wetter	nein	-	-
Witten	k. A.		

Bei der Entwicklung der Schülerzahlen ist zu berücksichtigen, dass durch Umsetzung des G8 (Abitur in 12 Schuljahren) zum Jahrgang 2012 zwei Abiturjahrgänge die Gymnasien verlassen werden. Im darauffolgenden Schuljahr werden entsprechend weniger Schüler an den Gymnasien sein.

88 Quelle: Befragung der Städte im Rahmen der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Februar/ März 2007

89 derzeit in Bearbeitung

Entwicklung des Einzelhandels

Für die Besorgungsaktivitäten werden die grundlegenden raumstrukturell relevanten Infrastrukturveränderungen mit Bedeutung für den ÖPNV bewertet, die ausgehend vom Analysezeitpunkt (Frühjahr 2007) bis zum Jahre 2012 realisiert werden sollen:

- **Tabelle 61:** Entwicklung des Einzelhandels bis 2012[90]

Stadt	Entwicklung der Einzelhandelsstandorte bis 2012	Bewertung der ÖPNV-Relevanz
Breckerfeld	k. A.	
Ennepetal	Milspe, Kölner Straße – verschiedener Einzelhandel (2007/ 2008)	gering
Gevelsberg	Umgestaltung Mittelstraße zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (2007/ 2008)	gering
Hattingen	Holthausen Dorfstraße 799 m² VK – Lidl (2007/ 2008)	gering
	Welper Marxstraße 799 m² VK – Penny (2008)	gering
	Einkaufszentrum Reschop-Carré 11.500 m² VK – Einzelhandel und Dienstleistungen (2009)	mittel
Herdecke	Westfalia 13.000 m² VK (ab 2008)	mittel
Schwelm	Derzeit keine Planungen	-
Sprockhövel	Haßlinghausen, Rathausplatz – verschiedener Einzelhandel (ab 2008)	gering
Wetter	Einzelhandelsvorhaben Alt-Wetter Bahnhofsquartier 8.000 m² VK (10/2010)	groß
	Volmarstein – Lebensmittelmarkt 1.000 m² VK	gering
Witten	Stadtgalerie 34.000 m²	groß

Herausragende Bedeutung bei den Entwicklungen im Einzelhandel der kommenden Jahre und damit auch eine entsprechende Relevanz für die ÖPNV-Nachfrage haben der Standort Stadtgalerie in Witten sowie das Bahnhofsquartier in Wetter. Die Entwicklungen Reschop-Carré in Hattingen am südwestlichen Altstadtrand, in unmittelbarer Nähe des Busbahnhofs und der Endhaltestellen von S-Bahn und Straßenbahn sowie die Planungen für das neue Stadtquartier Westfalia in Herdecke haben für die kreisweite Betrachtung eine nachrangige Bedeutung.

90 Quelle: Befragung der Städte im Rahmen der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Februar/ März 2007

Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen

Als planungsrelevante Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind folgende Planungen in der Prognose zu berücksichtigen:

- Hattingen: Stadtbahnbau im Bereich Bochumer Straße B51 südlich Ruhrbrücke (bis 2010)
- Herdecke: Neue Westumgehung, Neuanlage Kreiverkehrsplätze (Hensteyseestraße/ Ab- und Auffahrt B54), Neuanlage Kreiverkehrsplätze (Hensteyseestraße/ Neue Bachstraße), Umbau Wetterstraße mit Neuanlage Kreisverkehrsplatz (Poststr./ Wetterstr./ Ruhrstr.)
- Wetter: Bau einer zweiten Ruhrbrücke zwischen Oberwengern und Alt-Wetter/ Voßkuhle (2. BA 2009/ 2010), Rückbau Kaiserstraße zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (2011)

9.2 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage

Einschätzung der Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage in den letzten Jahren

Im Bedienungsgebiet der VER sind in den letzten Jahren kontinuierlich leichte Fahrgastzuwächse festzustellen. Bei der Schülerbeförderung ist seit 2005 eine Stagnation zu erkennen.[91]

Die Tendenz der Nachfrageentwicklung im ÖPNV im südlichen Kreisgebiet ist in den letzten Jahren durch eine Stagnation gekennzeichnet. Im Jedermannverkehr sind dort die Fahrgastzahlen sogar rückgängig. Im nördlichen Kreisgebiet sind insbesondere die Verkehre mit Ausrichtung auf die benachbarten Oberzentren Bochum, Essen und Dortmund aufkommensstark. Hier ist in den vergangenen Jahren eine leichte Steigerung der Fahrgastzahlen im Jedermannverkehr zu verzeichnen.

Die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung insbesondere bei den Frauen und Senioren (diese Bevölkerungsgruppen weisen heute noch eine unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit auf) wird die Konkurrenzsituation des Pkw gegenüber dem ÖV verstärken und sich voraussichtlich auf die Potenziale des ÖV im Bereich des Jedermannverkehrs auswirken.

91 Quelle: Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH, Geschäftsbericht 2006

Einschätzungen zu den Auswirkungen des Leistungminderungskonzeptes

Im Rahmen des Leistungsminderungskonzeptes wurden im Ennepe-Ruhr-Kreis im Jahr 2006 auf verschiedenen Relationen Leistungsanpassungen vorgenommen, die insgesamt eine Reduzierung der Betriebsleistung um rund 5 % beinhalteten.

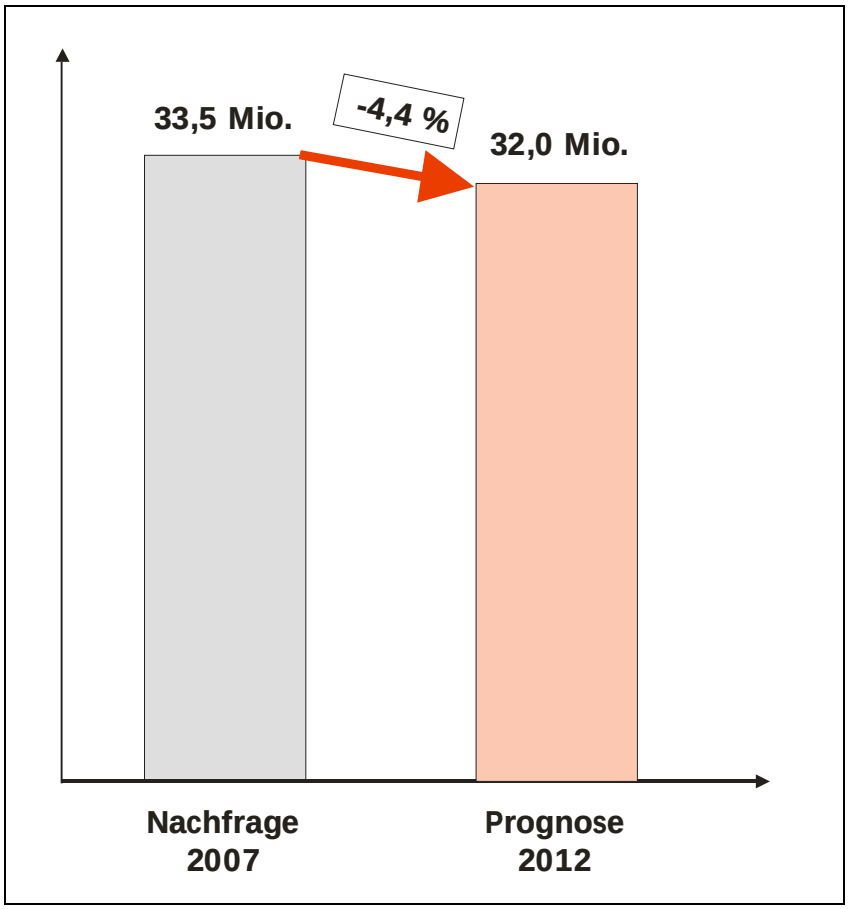
Nach Aussage der Verkehrsunternehmen kann festgestellt werden, dass diese Reduzierung der Betriebsleistung keine wesentlichen Fahrgastrückgänge mit sich gebracht hat.

Abschätzung der ÖPNV-Nachfrage bis 2012

Als Ergebnis der Abschätzungen geht hervor, dass sich aufgrund der Strukturdatenveränderungen im Ennepe-Ruhr-Kreis, hier vor allem durch den Rückgang der Bevölkerungszahlen und der Fahrten im Schülerverkehr, negative Entwicklungen im Bereich der ÖPNV-Nachfrage abzeichnen. Es wird von einem Rückgang von 4 bis 5 % ausgegangen.

Die zukünftigen Entwicklungen der Energiepreise werden Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung haben. Konkrete Trends der Verkehrsmittelwahl lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht voraussagen.

■ **Abbildung 11:** Abschätzung der ÖPNV-Nachfrage 2007 – 2012



10 Entwicklungskonzept

Die im Entwicklungskonzept dargestellten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis sind grundsätzlich differenziert in

- betriebliche Maßnahmen (Angebotskonzept, Kapitel 10.2) und
- Infrastrukturmaßnahmen (Infrastrukturkonzept, Kapitel 10.3).

Unter den betrieblichen Maßnahmen werden konkrete **Maßnahmen** zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes zusammengefasst. Des Weiteren werden Prüfaufträge und Planungsprojekte zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert sowie Ergänzungsangebote vorgeschlagen, die einer externen Finanzierung bedürfen.

Prüfaufträge beinhalten i. d. R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Nahverkehrsplans bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen können zeitnah durchgeführt werden, so dass diese Prüfaufträge – bei einer positiven Bewertung – innerhalb der Gültigkeit dieses NVP umgesetzt werden können.

In **Planungsprojekte** werden diejenigen Konzeptionen zusammengefasst, bei deren Umsetzung neben detaillierten Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen noch weitere Abhängigkeiten zu beachten sind (z. B. Notwendigkeit aufwändigerer Nachfrageuntersuchungen wie detaillierte Quelle-Ziel-Betrachtungen, etc.). Die Dauer der notwendigen Untersuchungen kann den Zeithorizont des aktuellen NVP überschreiten.

10.1 Grundsätze und Rahmenvorgaben

Die Angebotsstruktur des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis ist überwiegend als gut zu bezeichnen.

Aufbauend auf den vorhandenen Strukturen im Kreisgebiet und den im Leitbild definierten Anforderungen soll im Rahmen des Entwicklungskonzeptes durch modifizierte, punktuell wirkende Handlungsstrategien der heutige Marktankteil des ÖPNV mindestens stabilisiert werden. Zudem sollen durch eine attraktive Angebotsgestaltung und zielgerichtete Vermarktung neue Kunden gewonnen werden, um so den prognostizierten Nachfragerückgängen aufgrund des demografischen Wandels entgegenzuwirken.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis erfolgt auf der Basis

- der Analyse der Raumstruktur und der aktuellen ÖPNV-Angebotsstruktur,
- der ÖPNV-Nachfrageanalyse,
- der Vorgaben des Leitbildes sowie verkehrspolitischer Zielvorgaben für die Nahverkehrsplanung und
- der Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse.

Im Rahmen der Weiterentwicklung soll das etablierte ÖPNV-Netz

- in Korridoren mit einer überdurchschnittlich hohen zu erwartenden Fahrgastnachfrage angebotsorientiert weiterentwickelt werden,
- in eher ländlich geprägten Räumen bedarfsorientiert im Sinne von Mindeststandards zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der nichtmotorisierten Bevölkerung gestaltet werden.

10.1.1 Vorgaben SPNV-Angebot

Der SPNV in Form der Produktangebote RE, RB und S-Bahn übernimmt im Ennepe-Ruhr-Kreis wichtige Verbindungsfunktionen innerhalb des Kreisgebietes sowie zu den benachbarten Oberzentren.

Aufgrund der vom Bund vorgenommenen Kürzungen der für den SPNV bestimmten Regionalisierungsmittel müssen allein im Land Nordrhein-Westfalen bis zum Jahr 2010 rund 410 Mio. € eingespart werden.

Aus diesem Grund ist der VRR, als Aufgabenträger für den SPNV, dazu angehalten, entsprechende Konzepte zu entwickeln, um das entstandene Defizit so weit möglich zu kompensieren.

Der VRR schreibt derzeit seinen Nahverkehrsplan ebenfalls fort, um auf die geänderten Rahmenbedingungen zu reagieren. Als Zweckverbandsmitglied im VRR verfolgt der Ennepe-Ruhr-Kreis nachfolgende Zielsetzungen zur Ausgestaltung des SPNV-Angebotes im Kreisgebiet:

■ **Tabelle 62:** Zielsetzungen zur Ausgestaltung des SPNV-Angebotes im Ennepe-Ruhr-Kreis

Linie	**Linienweg**	**Takt HVZ/ NVZ (Mo. – Fr.)**	**Takt SVZ (Sa., So. abends)**	**Nacht-verkehr (Nächte Fr., Sa., So.)**	***Zielsetzungen des Ennepe-Ruhr-Kreises***
RE 4	Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen – Dortmund	60	60	nein	*zusätzlicher Halt in Wetter Bf*
RE 7	Krefeld – Köln – Solingen-Ohligs – Wuppertal – Hagen – Münster – Rheine	60	60	nein	*Erhalt Status Quo*
RE 13	Venlo – Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen – Hamm	60	60/ U	nein	*Erhalt Status Quo*
RE 16	Essen – Bochum – Witten – Hagen – Siegen	60	60/ U	nein	*Erhalt Status Quo*
RB 40	Essen – Bochum – Witten – Hagen	60	60	nein	*Erhalt Status Quo*
RB 52	Dortmund – Herdecke – Hagen – Rummenohl – Lüdenscheid	60	60	nein	*Verdichtung auf 30-Min-Takt, zumindest in der HVZ;* *Ausdehnung des Angebotes DO – HA im Spätverkehr (2 Fahrten-paare)*
S 3	Oberhausen – Mühlheim – Essen – Hattingen	20	30	60, bis ca. 1 Uhr	*Erhalt Status Quo*
S 5	Hagen – Wetter – Witten – Dortmund	20/ 40	20/ 40	60	*Umstellung auf durchgehenden 30-Min-Takt;* *mittelfristig Verlegung auf linke Ruhrseite bei Bedienung Wetter Bf.*
S 8	Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach	20/ 40	30	60	*Wiederherstellung des durchgehenden 20-Min-Taktes in der HVZ/ NVZ*

Darüber hinaus ist es die Zielsetzung des Ennepe-Ruhr-Kreises, das derzeitige Angebot der Ruhrtalbahn (3 Fahrtenpaare zwischen BO-Dahlhausen und Hagen an Freitagen sowie Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr) über das Jahr 2011 hinaus zu sichern und nach Möglichkeit auszubauen.

10.1.2 Liniennetzkonzept

Den verschiedenen Anforderungen an das ÖPNV-Netz und den unterschiedlichen Nachfragepotenzialen im Kreisgebiet soll durch eine differenzierte Systemstruktur des Angebotes mit dem Ziel einer stärkeren Ausrichtung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der heutigen Fahrgäste und potenziellen neuen Nutzer Rechnung getragen werden. Entsprechend den differenzierten Gegebenheiten des Nahverkehrsraumes bezüglich der Bedeutung des ÖPNV im Gesamtverkehr erfolgt eine Hierarchisierung der Liniennetzstruktur.

Unter Einbeziehung der Bedienungsqualität, der zentralörtlichen Gliederung und der Raumstruktur sowie der bestehenden Verkehrsströme und aktivierbaren Potenziale erfolgt eine Differenzierung in

- Ebene 0: SPNV und Straßenbahn,
- Ebene 1: Regionales Hauptbusnetz
  Linien mit ausgeprägten regionalen Verkehrsaufgaben,
- Ebene 2: Regionales Ergänzungsbusnetz
  Linien mit regionalen und lokalen Verkehrsaufgaben,
- Ebene 3: Lokale Busnetze
  Linien mit ausgeprägten lokalen Verkehrsaufgaben.

Ebene 0: SPNV und Straßenbahn

Die Ebene 0 besteht aus dem SPNV und den Straßenbahnlinien im Kreisgebiet. Diese entsprechen weitgehend den Hauptverbindungen in die benachbarten Oberzentren sowie der Anbindung an das Fernverkehrsnetz.

Ebene 1: Regionales Hauptbusnetz

Das regionale Hauptbusnetz beinhaltet Linien mit ausgeprägten regionalen Verkehrsaufgaben und einer entsprechenden Nachfrage bzw. Nachfragepotenzialen. Sie stellen in Ergänzung der Ebene 0 die Verbindungen zwischen den verschiedenen Zentren im Kreisgebiet dar und schaffen außerhalb der Schienenkorridore auch wichtige Verbindungen in die umliegenden Oberzentren. Es handelt sich dabei um Linien, die ein angebotsorientiertes Taktangebot aufweisen.

Ebene 2: Regionales Ergänzungsbusnetz

Das regionale Ergänzungsbusnetz umfasst Linien mit regionalen und untergeordneten lokalen Verkehrsaufgaben. Es handelt sich um bedarfs- und angebotsorientiert gestaltete Linien mit Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Von den Linien des regionalen Ergänzungsbusnetzes ist ein möglichst direkter Übergang zu den übergeordneten Ebenen an geeigneten Schnittstellen zu gewährleisten.

Ebene 3: Lokale Busnetze

Neben den regionalen Busnetzen gibt es als 3. Ebene im Busverkehr lokale Busnetze. In dieser Ebene werden alle Linien mit lokalen Verkehrsfunktionen zusammengefasst. Neben einzelnen Stadtbuslinien mit einem angebotsorientierten Taktverkehr gehören auch lokale Linien mit bedarfsorientiert gestaltetem Angebot dazu wie lokale Schulverkehre, Bürgerbusse, TaxiBus-Angebote etc.

Eine Übersicht über das ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis mit allen Linienangeboten und der Zuordnung zu den einzelnen Ebenen befindet sich in der Tabelle 80 am Ende des Kapitels 10. Die Linien im Entwicklungskonzept erhalten teilweise neue Liniennummern.

- **Karte 13:** Liniennetzkonzept

10.1.3 Verknüpfungssystematik

Systematische Übergänge innerhalb des Bussystems sowie zwischen SPNV und/ oder Straßenbahn und Busverkehr sollen ein „Fahren im System“ ermöglichen. Dabei werden für den Ennepe-Ruhr-Kreis drei Ebenen von Verknüpfungspunkten unterschieden:

- Verknüpfungspunkt 1. Ordnung: Hauptumsteigepunkt mit systematischen Verknüpfungen von SPNV und/ oder Straßenbahn mit mindestens vier Buslinien bzw. Bus-Bus-Verknüpfung mit mindestens fünf Buslinien sowie mindestens 1.000 Umsteiger in allen Relationen,
- Verknüpfungspunkt 2. Ordnung: Verknüpfungspunkte SPNV und/ oder Straßenbahn mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus-Bus-Verknüpfung mit mindestens drei Buslinien sowie mindestens 500 Umsteiger in allen Relationen,
- Verknüpfungspunkt 3. Ordnung: Relevante Nebenumsteigepunkte.

Die Anforderungen an die Ausstattung der Verknüpfungspunkte sind in Kap. 2.5.3.1 dargestellt.

■ **Tabelle 63:** Verknüpfungssystematik

Verknüpfungspunkte 1. Ordnung	
■ Ennepetal Busbahnhof	■ Sprockhövel-Haßlinghausen Busbahnhof
■ Gevelsberg Hauptbahnhof	■ Niedersprockhövel Kirche
■ Hattingen Mitte/ Hattingen (Ruhr) Bahnhof	■ Wetter Bahnhof
■ Schwelm Bahnhof	■ Witten Hauptbahnhof
	■ Witten Rathaus/ Marienhospital
Verknüpfungspunkte 2. Ordnung	
■ Ennepetal (Gevelsberg) Bahnhof	■ Witten Annen S-Bahn
■ Gevelsberg Rathaus/ Lusebrink	■ Witten Herbede-Mitte
■ Herdecke Bahnhof	■ Witten Heven Dorf
■ Herdecke Mitte/ Hengsteyseestraße	
Verknüpfungspunkte 3. Ordnung	
■ Breckerfeld Busbahnhof	■ Herdecke Schanze
■ Ennepetal Voerde Mitte	■ Wetter Loh

10.2 Angebotskonzept (betriebliche Maßnahmen)

Die betrieblichen Maßnahmen im Ennepe-Ruhr-Kreis werden städteweise in Form von Maßnahmensteckbriefen dargestellt. Es werden grundsätzlich die Bedienungszeiträume der HVZ/ NVZ und der SVZ getrennt betrachtet. Innerhalb dieser Bedienungszeiträume werden folgende Maßnahmenbereiche unterschieden:

- regionale Maßnahmen (städteübergreifend im Ennepe-Ruhr-Kreis),
- lokale Maßnahmen,
- Ergänzungsangebote, die einer externen Finanzierung bedürfen,
- Prüfaufträge und
- Planungsprojekte

10.2.1 Betriebliche Maßnahmen in HVZ/ NVZ

Eine Definition der Verkehrszeiten (HVZ und NVZ) ist der Leitlinie zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis (Kapitel 2.5.2.1.2) zu entnehmen.

10.2.1.1 Regionale Maßnahmen

Maßnahme R1	**Stärkung und Vermarktung des Bedienungsangebotes in der „Talachse“[92] als lokales ÖPNV-Produkt („Schwelm-Ennepetal-Bus“)[93]**
Beschreibung	■ Vermarktung des Bedienungsangebotes in der „Talachse“ zwischen Ennepertal und Schwelm als lokales ÖPNV-Produkt („Schwelm-Ennepetal-Bus“) ■ Stärkung zu einem konsequenten Gesamtkonzept durch Schließung der Vormittagslücke auf der Linie 567 (Mo.-Fr.) (vgl. Maßnahme R2) ■ Linien 567/ 551: Relation Ennepetal, Milspe – Voerde; anzustreben ist ein konsequenter/ angenäherter 15-Minuten-Takt ■ Linien 567/ 608: Relation Schwelm – Ennepetal; anzustreben ist ein konsequenter/ angenäherter 15-Minuten-Takt
Verkehrliche Bewertung	■ Verbesserung der Transparenz und des Wiedererkennungswertes der hochwertigen ÖPNV-Qualität
Wirtschaftliche Bewertung	■ optimale Ausschöpfung des vorhandenen Fahrgastpotenzials

Maßnahme R2	**Schließung der Vormittagslücke auf der Linie 567 zu einem konsequenten 30-Minuten-Takt (Mo.-Fr.)**
Beschreibung	■ Schließung der Vormittagslücke auf der Linie 567 zwischen Breckerfeld und Schwelm (Mo.-Fr. konsequenter 30-Minuten-Takt)
Verkehrliche Bewertung	■ durch die Maßnahme werden Angebotsverbesserungen in den nachfolgend dargestellten Bereichen erzielt: o Verbesserung des Bedienungsangebotes im Stadtteil „Büttenberg“ (Mo.-Fr. konsequenter 30-Minuten-Takt) ➔ führt zur vollständigen Erfüllung des Kreisstandards o Stärkung/ Verbesserung des Bedienungsangebotes in der „Talachse“; 567/ 551 sowie 567/ 608 ergänzen sich jeweils zu einem konsequenten/ angenäherten 15-Minuten-Takt o konsequente alternierende Bedienung der beiden WG „Wengeberg“ und „Heider Kopf“ in Breckerfeld (vgl. Breckerfeld Maßnahme 2) ■ Verbesserung der äußeren Anbindung für das Wohngebiet Brunnen in Schwelm (Mo.-Fr. konsequenter 30-Minuten-Takt an der Haltestelle Brunnenstr.)
Wirtschaftliche Bewertung	■ durch diese Mehrleistungen wird eine starke Marktausschöpfung entlang der Talache erreicht

92 Vorläufiger Arbeitstitel
93 Vorläufiger Arbeitstitel

Maßnahme R3	**Verlängerung der Betriebszeiten auf der Linie 564**
Beschreibung	■ Verlängerung der Betriebszeit samstags bis 19.00 Uhr; Einrichtung zusätzlicher Fahrten sonntags von 12.00 bis 19.00 Uhr im 60-Minuten-Takt (vgl. Maßnahme SVZ-R4) zwischen Gevelsberg-Knapp und Schwelm, Blücherstraße mit Anbindung des Helios Klinikums
Verkehrliche Bewertung	■ Verbesserung des Angebotes in den genannten Zeiten zwischen Gevelsberg und Schwelm ■ Verbesserung des Angebotes zum Helios Klinikum zu besucherrelevanten Zeiten
Wirtschaftliche Bewertung	■ fahrgastorientierte Angebotsausweitung

Maßnahme R4	**Anpassung des Bedienungsangebotes („Überbedienung“) in Silschede und Asbeck**
Beschreibung	■ Anpassung des Bedienungsangebotes der Linie 552 an einen 60-Minuten-Takt an Samstagen ■ Bedienung der Linie 552 versetzt zum SB 38 zu einem angenäherten 30-Minuten-Takt
Verkehrliche Bewertung	■ Abbau der Überbedienung zwischen Silschede, Asbeck und Gevelsberg an Samstagen ■ Bedienungsangabot im 60-Minuten-Takt (Asbeck) bzw. 30-Minuten-Takt (Silschede) entspricht den Kreisstandards
Wirtschaftliche Bewertung	■ Reduzierung des Personal- und Fahrzeugbedarfs

10.2.1.2 Lokale Maßnahmen

Stadt Breckerfeld

Breckerfeld: Maßnahme 1	**Einrichtung einer Schnellverbindung in der Relation (Kierspe – Halver –) Breckerfeld – Hagen (Beschleunigung der Linie 84)**
Beschreibung	■ Einrichtung einer SB-Linie in der Relation (Kierspe – Halver –) Breckerfeld – Hagen durch MVG-Linie 84: o Im Stadtgebiet Hagen werden die wichtigen Haltestellen (Freilichtmuseum, Eilpe, Marktbrücke, Rathaus, Stadtmitte, Altenhagener Brücke und Hbf.) bedient o In Breckerfeld sollen die Haltestellen Wengeberg, Rathaus, Schule, Busbahnhof, Lück, Königsheide und Zurstraße bedient werden o Im Schulverkehr werden die Haltestellen im Außenbezirk Breckerfelds auch weiterhin bedient; der Bedarf ist mit der Stadt Breckerfeld und den Verkehrsunternehmen zu klären ■ Linie 512 verkehrt wie bisher. Abstimmung der Angebote der Linien zwischen Breckerfeld und Hagen (Linien 512 und MVG-84)
Prüfaufträge	■ Klärung, ob Linie als SB im Sinne des VRR-Produktes SchnellBus oder als Schnell-/ Regionalbus der MVG-Systematik betrieben wird
Verkehrliche Bewertung	■ Reduzierung der Fahrzeit zwischen Breckerfeld und Hagen – Fahrzeitgewinn: 9 Minuten
Wirtschaftliche Bewertung	■ Einsparung von einem Fahrzeug (durch Reduzierung der Standzeiten in Hagen)

Breckerfeld: Maßnahme 2	**Erschließung/ Anbindung der beiden Wohngebiete (WG) „Heider Kopf“ und „Wengeberg“**
Beschreibung	■ Erschließung und Anbindung der beiden WG „Heider Kopf“ und „Wengeberg“ an die Innenstadt und an die benachbarten Zentren o alternierende Bedienung der WG „Heider Kopf“ (im 60-Minuten-Takt) und „Wengeberg“ (im 60-Minuten-Takt) mit der Linie 567 in Richtung Ennepetal/ Schwelm (Mo.-Fr., Sa.) o Optimierung der Anschlüsse auf der Relation Heider Kopf – Hagen zu den Linien 512 und MVG-84, soweit möglich ■ Erschließung/ Anbindung des WG „Wengeberg“ mit Linie 512 als Direktverbindung nach Hagen
Verkehrliche Bewertung	■ direkte Anbindung des Wohngebietes „Wengeberg“ an das Breckerfelder Ortszentrum sowie in Richtung Ennepetal/ Schwelm und Hagen ■ direkte Anbindung des Wohngebietes „Heider Kopf“ an das Breckerfelder Ortszentrum sowie in Richtung Ennepetal/ Schwelm; in Richtung Hagen mit Umstieg in Breckerfeld
Wirtschaftliche Bewertung	■ Maßnahme kann durch Ausschöpfung von Fahrplanreserven umgesetzt werden

Breckerfeld: Maßnahme 3	**Bedienung des Versorgungsbereiches an der Windmühlenstraße**
Beschreibung	■ Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Windmühlenstraße
Verkehrliche Bewertung	■ Verbesserung der Erschließung des Versorgungsbereiches an der Windmühlenstraße
Wirtschaftliche Bewertung	■ Bedienung erfordert keinen zusätzlichen Personal- und Fahrzeugbedarf

Stadt Ennepetal

Ennepetal: Maßnahme 1	**Anbindung Kämpershausweg an Samstagen**
Beschreibung	■ zusätzliche Fahrten an Samstagen auf der Linien 572 zwischen Ennepetal Busbahnhof und Kämpershausweg ■ von ca. 9.00 Uhr bis 15.00 Uhr sieben Fahrtenpaare im 60-Minuten-Takt
Verkehrliche Bewertung	■ Schaffung eines Grundangebotes an Samstagen vom Kämpershausweg zum Busbahnhof
Wirtschaftliche Bewertung	■ zusätzlich ca. 2.200 Wagenkilometer ■ keine zusätzlichen Personal- und Fahrzeugkosten

Stadt Gevelsberg

Gevelsberg: Maßnahme 1	**Anbindung des Schul- und Sportzentrums West**
Beschreibung	■ Verlängerung der Fahrten der Linie 552, die bisher am Rathaus enden, zum Schul- und Sportzentrum West ■ montags – freitags bis ca. 19.30 Uhr im 60-Minuten-Takt ■ in den Abendstunden und am Wochenende kann das heute schon bestehende Angebot der Linie 551 an der Haltestelle „Frielinghausen“, bei leicht längeren aber akzeptablen Fußwegen, genutzt werden ■ die zusätzlichen Fahrten zwischen dem Bahnhof und dem Schulzentrum werden unter der Linie 551 geführt
Verkehrliche Bewertung	■ Verbesserung der Bedienung der Bereiche Cl.-Bertram-Straße/ Am Ochsenkamp ■ regelmäßige Anbindung des „Schwimm inn“ mit dem ÖPNV
Wirtschaftliche Bewertung	■ kein Fahrzeugmehrbedarf durch Nutzung der heutigen Wendezeiten

Stadt Hattingen

Hattingen: Maßnahme 1	**Einrichtung einer Stadtlinie Hattingen, Modifizierung des Liniennetzes in Winz-Baak / Rauendahl und Holthausen**
Beschreibung	■ neue Stadtlinie 359 integriert die bisherige Linie 358 mit folgendem Linienweg: E-Burgaltendorf – BO-Dahlhausen – Winz-Baak – Rauendahl – Hattingen Mitte – Schulenburg – Nordstraße – Holthauser Straße – Holthausen Klinik; differenzierter Linienweg: Fahrten von Burgaltendorf nach Rauendahl und zurück finden über die Wuppertaler Str. statt, Fahrten zwischen Rauendahl und Hattingen fahren über die Denkmalstraße; Führung der Linie über Engelbertstraße – Kreisstraße mit neuen Haltestellen „Hattingen S“ und „Engelbertstraße“ (vsl. ab Juni 2010, wenn Bauarbeiten im Zuge des Stadtbahnbaus B 51 den hierfür erforderlichen Baufortschritt erreicht haben), Bedienung HVZ/ NVZ: 30-Min.-Takt zwischen Rauendahl und Holthausen Klinik, 60 Min.-Takt zwischen Burgaltendorf und Rauendahl ■ neue Linie 315: Hattingen-Mitte – Schulstraße – Am Vinckenbrink – Nordstraße – Holthauser Straße – Hölter Busch (Schulzentrum) – Zum Ludwigstal (Gewerbegebiete) – Holthausen – Niedersprockhövel Kirche; Bedienung in HVZ und NVZ im 60-Min.-Takt, an Sonntagen in Kombination mit Linie 335 auf dem Abschnitt Holthausen – Hattingen Mitte – Henrichshütte ■ Einkürzen der Linie 335 bis Schulzentrum (Schulbushaltestellen in der Lindstockstraße) und Auflassen der inneren Erschließung des GE Ludwigstal; Führung der Linie über Engelbertstraße – Kreisstraße mit neuen Haltestellen „Hattingen S“ und „Engelbertstraße“ (vsl. ab Juni 2010, wenn Bauarbeiten im Zuge des Stadtbahnbaus B 51 den hierfür erforderlichen Baufortschritt erreicht haben),, Bedienung in HVZ und NVZ im 60-Min.-Takt ■ Linie 141: in den Spätstunden Einstellung des letzten Fahrtenpaares aufgrund schwacher Nachfrage
Verkehrliche Bewertung	■ Einrichtung einer attraktiven Stadtbusverbindung Rauendahl – Stadtmitte – Holthausen im 30-Minuten-Takt ■ verbesserte innerstädtische Verbindung mit neuer Linie 359 mit durchgehenden Fahrtmöglichkeiten zwischen Winz-Baak und Rauendahl sowie nach Hattingen und weiter nach Holthausen ■ Bedienung der Haltestelle „Im Heggerfeld“ entfällt; Ersatz bietet die nächstgelegene Haltestelle „Hüttenstraße“ (CE 31) ■ neue Anbindung des Gewerbegebietes Zum Ludwigstal II mit neuer Haltestelle „Heiskampstraße“ (Linie 315)
Wirtschaftliche Bewertung	■ Optimierung des Stadtverkehrs Hattingen ohne nennenswerte Mehrleistungen

Hattingen: Maßnahme 2	**Umstellung des Bedienungsangebotes der Straßenbahnlinie 308 an Samstagen**
Beschreibung	■ Umstellung des Bedienungsangebotes der Straßenbahnlinie 308 an Samstagen in der NVZ auf 15-Minuten-Takt; Betriebszeitraum der NVZ wird ausgedehnt bis gegen 20.00 Uhr
Verkehrliche Bewertung	■ Ausdehnung des Betriebszeitraumes der NVZ entsprechend der Ladenöffnungszeiten ■ Anpassung des Bedienungsangebotes entsprechend der Fahrgastnachfrage auf 15-Min.-Takt
Wirtschaftliche Bewertung	■ bedarfsorientierte Reduzierung des Personal- und Fahrzeugeinsatzes im Straßenbahnbereich

Hattingen: Maßnahme 3	**Bedarfsorientierte Verdichtung der Linie 166 zwischen Niederwenigern und Burgaltendorf**
Beschreibung	■ einzelne Fahrten der Linie 166, die bislang in E-Burgaltendorf enden, werden in der morgendlichen HVZ nach Niederwenigern und zurück geführt
Verkehrliche Bewertung	■ bedarfsorientierte Verdichtung des Fahrtenangebots
Wirtschaftliche Bewertung	■ Maßnahme kann ohne zusätzlichen Fahrzeug- und Personalaufwand durchgeführt werden

Stadt Herdecke

Herdecke: Maßnahme 1	**Geänderte Streckenführung im Norden von Herdecke, Verbindungen nach Hagen**
Beschreibung	■ Linie 376 o Führung der Linie mit den ersten Fahrten morgens, in den Abendstunden und am Wochenende bis Bahnhof HA-Vorhalle statt F.-Harkort-Gymnasium (ggf. wechselnde Bedienung) o Verlängerung bis HA-Vorhalle erfordert verkehrsregelnde Maßnahmen im Bahnhofsbereich HA-Vorhalle, damit die Wende mit Gelenkbussen möglich ist ■ Umstrukturierung der Linie 374 und neue Linie 304 o neue Linienführung der Linie 374 ab Kirchende-Altenzentrum über Gemeinschaftskrankenhaus bis zum Bahnhof HA-Vorhalle im Stundentakt o neue Linie 304 verkehrt im Stundentakt zwischen Schanze - Auf dem Schnee – Schraberg – Kirchende Dorf – Herdecke Bahnhof – Herdecke Mitte – Neues Stadtquartier an der Ruhr oder F.-Harkort-Gymnasium ■ Linie 519: nach Realisierung des Durchstichs zwischen Brüninghausstraße und J.-Gottlieb-Fichte-Straße ist die Führung der Linie über den Bahnhof Vorhalle nach HA-Vorhalle und weiter in die Innenstadt von Hagen geplant o ggf. Bildung von Anschlüssen zur Linie 374 in/ aus Richtung Hagen-Vorhalle ■ Umstellung im Bereich des Ahlenberg auf bedarfsgesteuerte Bedienung o Einführung eines neuen Produktes „TaxiBus+“ als eine Kombination aus AST (AST-Tarif des VRR) und TB (VRR-Tarif) (Bedienung mit nur einem Fahrzeug) zwischen Schanze und Bahnhof Wittbräucke o Bedienung im Schulverkehr durch Verlängerung des Einsatzwagens der Linie 518 E über Schanze hinaus bis Wittbräucke (neu 581)
Prüfaufträge	Prüfung durch BOGESTRA, VER und Stadt Herdecke: ■ Einrichtung neuer Haltestellen an der Brücke Hellbracke, am Sportplatz Kalkheck und im Bereich Hauptstraße/ An der Walkmühle
Verkehrliche Bewertung	■ zusätzliche Verknüpfungsmöglichkeiten mit Linie 376 am Bahnhof Vorhalle ■ zusätzliche Fahrtmöglichkeiten nach HA-Vorhalle mit neuer Streckenführung der Linie 519 ■ Neuordnung des Bedienungsangebotes im Norden Herdeckes mit klarer Linienführung und dichterem Fahrtenangebot in Kirchende, regelmäßige Anbindung des Altenzentrums ■ Anpassung des Bedienungssystems im Bereich Ahlenberg an die tatsächliche Nachfragesituation durch Einführung AST, verbesserte innere Erschließung durch TaxiBus+
Wirtschaftliche Bewertung	■ Optimierung des Stadtverkehrs Herdecke ohne nennenswerte Mehrleistungen

Herdecke: Maßnahme 2	**Verbesserung der Bahnhofsanbindung**
Beschreibung	■ Führung der Linie 304 o neue Linie 304 verkehrt im Stundentakt zwischen Schanze – Auf dem Schnee – Schraberg – Kirchende Dorf – Herdecke Bahnhof – Herdecke Mitte – Neues Stadtquartier an der Ruhr oder F.-Harkort-Gymnasium ■ Führung der Linie 376 o durch den 20-Minuten-Takt der Linie 376 ergeben sich gute bis akzeptable Umsteigebeziehungen zum SPNV ohne Einbau von Standzeiten am Bahnhof ■ Linienführung der Linie 519 ab Nacken mit Stichfahrt zum Bahnhof Herdecke (ohne Standzeiten)
Verkehrliche Bewertung	■ Anbindung des Bahnhofs Herdecke aus den Bereichen Kirchende, Westende, Nacken und Stadtquartier an der Ruhr
Wirtschaftliche Bewertung	■ Maßnahme kann ohne zusätzlichen Personal- und Fahrzeugbedarf umgesetzt werden

Herdecke: Maßnahme 3	**Innere Erschließung des neuen Stadtquartiers an der Ruhr**
Beschreibung	■ Änderung der Linienführung der Linien 553/ 555 zur Erschließung des neuen Stadtquartiers über Ruhrstraße – neue Hauptstraße (Arbeitstitel „Westfaliastraße“) ■ zusätzliche Anbindung durch die neukonzipierte Linie 304 (Schaffung einer Warteposition, wenn Linie 304 im Stadtquartiert enden soll)
Verkehrliche Bewertung	■ Gewährleistung einer Direktanbindung in die Innenstadt, zum Herrentisch, nach Kirchende und nach Wetter mit guten Anschlussbeziehungen zum SPNV am Bahnhof Wetter
Wirtschaftliche Bewertung	■ Maßnahme kann ohne zusätzlichen Personal- und Fahrzeugbedarf umgesetzt werden

Stadt Schwelm

Schwelm: Maßnahme 1	**Neuordnung der Linien mit dem Ziel der Verbesserung der Anbindung des Stadtteils Winterberg und der Optimierung der Anbindung im Bereich Blücherstr./ Blücherplatz (Linien 564, 585, 588)**
Beschreibung	■ Neuordnung der Linienführung im Bereich der Kernstadt (Linien 564, 585, 588) o Führung der Linie 588 (südlicher Linienast) nach Winterberg (nördlicher Linienast: Beibehaltung der Ringlinie im Einrichtungsverkehr); dadurch Verbesserung des Bedienungsangebotes für den Stadtteil Winterberg zu einem 30-Minuten-Takt o Führung der Linie 564 in den Bereich Blücherstr./ Blücherplatz (Ziel: angenäherter 30-Minuten-Takt in Überlagerung mit der Linie 585 unter Berücksichtigung der übergeordneten Zwänge in Gevelsberg und Sprockhövel); Wendezeiten an der Haltestelle „Blücherstr." entfallen; Führung der Linie als Probebetrieb (2 Jahre) über Ochsenkamp, Steinwegstraße, Jesingh. Straße, In der Graslake bis zur Dieselstraße
Verkehrliche Bewertung	■ Verbesserung des Bedienungsangebotes von Winterberg auf einen 30-Minuten-Takt ■ Anpassung des Bedienungsangebotes in den Bereich Blücherstr./ Blücherplatz auf einen angenäherten 30-Minuten-Takt
Wirtschaftliche Bewertung	■ Optimierung des Stadtverkehrs Schwelm ohne nennenswerte Mehrleistungen

Stadt Sprockhövel

Sprockhövel: Maßnahme 1	**Bessere Erschließung der in Niedersprockhövel entstandenen Versorgungseinrichtungen**
Beschreibung	■ Führung der Linie 335 über Hauptstraße – Eickerstraße, um die in diesem Bereich entstandenen Einkaufsbereiche anzubinden
Verkehrliche Bewertung	■ Behebung des Erschließungsdefizits
Wirtschaftliche Bewertung	■ Maßnahme ist im Rahmen des bestehenden Angebotes umsetzbar

Sprockhövel: Maßnahme 2	**Verbesserung der Anbindung Ortsteil Herzkamp an Haßlinghausen**
Beschreibung	■ Verlängerung der Linie 593 von Haßlinghausen Busbf. nach Herzkamp ■ Bedienungszeiten Mo.-Fr. 8.00 – 18.00/ 19.00 Uhr; Veränderung der Fahrplanlage in Wetter erforderlich, jedoch möglich (vgl. Fahrplanvorschlag BVR) ■ Planungsvorschlag ist mit vertretbarem finanziellen Mehraufwand realisierbar ■ angesichts der unklaren Nachfragepotenziale sollte die Bedienung als Probebetrieb für 1-2 Jahre zur Beobachtung der Nachfrageentwicklung eingeführt werden
Verkehrliche Bewertung	■ Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zwischen Herzkamp und Haßlinghausen
Wirtschaftliche Bewertung	■ Umsetzung im Rahmen des bestehenden Fahrzeugumlaufes, Mehraufwand in Höhe von rund 12.000 Fahrzeugkilometer

Sprockhövel: Maßnahme 3	**Taktverdichtung der Linie SB 37 in Spitzenzeiten**
Beschreibung	■ aufgrund der hohen Auslastung erfolgt in der morgendlichen HVZ auf dem Abschnitt (Schwelm –) Haßlinghausen – Niedersprockhövel – Hattingen eine Taktverdichtung mit zwei Fahrtenpaaren
Verkehrliche Bewertung	■ Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zwischen Sprockhövel und Hattingen in Spitzenzeiten
Wirtschaftliche Bewertung	■ bedarfsorientierte Angebotsausweitung führt zu Personal- und Fahrzeugmehreinsatz

Stadt Wetter

Wetter: Maßnahme 1	**Verbesserung der ÖPNV-Erschließung im Bereich Alt-Wetter – transparentere Liniennetzgestaltung durch Neuordnung der Linien**
Beschreibung	■ die heutige Linie 591 wird in zwei Abschnitte aufgeteilt: Linie 591: Hagen – Wetter Bf – Gartenstraße Linie 592: Wetter Bf – Bommern – Witten Hbf./ ZOB ■ Linie 593 über Stadtsaal – Freiheit – Reuterstraße – Danziger Straße – An der Kirche – Wetter Bf. („großer Ring“) ■ Änderung der Linienführung der Linie 591 im Bereich Alt-Wetter zur Erschließung der Gartenstraße („kleiner Ring“) unter Berücksichtigung relevanter Anschlussbeziehungen
Verkehrliche Bewertung	■ transparentere Liniennetzgestaltung durch Neuordnung der Linien im Bereich Alt-Wetter mit einheitlicher Streckenführung ■ Linie 591 übernimmt Erschließungsaufgaben der Linie 593 im Innenstadtbereich (Gartenstraße)
Wirtschaftliche Bewertung	■ Optimierung des Stadtverkehrs Wetter ohne nennenswerte Mehrleistungen

Wetter: Maßnahme 2	**Führung von Linien nach Bau der neuen Ruhrbrücke**
Beschreibung	■ Änderung der Linienführung des SB 38 und Führung der Linie über die neue Ruhrbrücke.
Verkehrliche Bewertung	■ direktere Führung der SB-Linie in Wetter und damit Verkürzung der Reisezeit für durchfahrende Fahrgäste
Wirtschaftliche Bewertung	■ neue Linienführung führt zu Leistungseinsparungen

Wetter: Maßnahme 3	**Anbindung Wetter – Hagen im Tagesverkehr**
Beschreibung	■ Beibehaltung des heutigen Bedienungsangebotes auf der Linie 541 im 30-Minuten-Takt ■ Auflassen der SB-Linie 71 im Abschnitt Wetter – Hagen-Vorhalle zur Verminderung des Parallelverkehrs zum SPNV (RE 16, RB 40, S 5)
Verkehrliche Bewertung	■ Anpassung des Fahrtenangebotes an die tatsächliche Fahrgastnachfrage auf diesem Abschnitt (zusätzlich besteht ein dichtes Angebot im SPNV)
Wirtschaftliche Bewertung	■ Leistungsreduzierung mit entsprechenden Einsparungen für den Ennepe-Ruhr-Kreis

Wetter: Maßnahme 4	**Anbindung Rechenzentrum Volmarstein**
Beschreibung	■ Aufnahme der Haltestelle „Rechenzentrum Volmarstein“ in der Grundschötteler Straße in das Fahrplanangebot der Linie SB 38
Verkehrliche Bewertung	■ Verbesserte Anbindung der Firma Sichelschmidt und des Rechenzentrums
Wirtschaftliche Bewertung	■ Maßnahme ist im Rahmen des bestehenden Angebotes umsetzbar und generiert ein zusätzliches Fahrgastpotenzial

Stadt Witten

Witten: Maßnahme 1	**Überplanung des Stadtverkehrs Witten**

Korridorbezogene Beschreibung der Maßnahmen

- Korridor Innenstadt – BO-Langendreer mit Verknüpfung zur S 1 und Anbindung von Langendreer Markt im 10-Minuten-Takt (SVZ: 30-Minuten-Takt), Anbindung Knappschaftskrankenhaus im 20-Min.-Takt
- Korridor Innenstadt – Annen – (Rüdinghausen) über Annenstraße im 15-Minuten-Takt, Verdichtung morgens und mittags zum 7,5- bzw. 5-Minuten-Takt (Führung von Fahrten in den Spitzenzeiten über Husemannstraße – Rathaus – Witten Hbf./ ZOB), Schließung der Bedienungslücke am Vormittag (SVZ: 30-Min-Takt)
- Korridor Innenstadt – Bommern mindestens im 20-Minuten-Takt, Verdichterfahrten in der HVZ über Witten Hbf./ ZOB, zusätzlich 2 Verbindungen stündlich im Regionalbusverkehr (SVZ: 30-Min-Takt bzw. 2 Fahrten pro Stunde)
- Korridor Innenstadt – Herbede mit drei Fahrten pro Stunde über Heven und einer Fahrt pro Stunde auf direktem Linienweg (SVZ: 3 Fahrten pro Stunde)
- Korridor Innenstadt – Heven:
  Bus: mit vier Fahrten pro Stunde über Billerbeckstraße und zwei Fahrten pro Stunde über Hellweg (in Spitzenzeiten morgens und mittags 15-Min.-Takt bis Oberkrone) (NVZ samstags und SVZ: 30-Min-Takt über Billerbeckstraße, 30-/ 60-Min.-Takt über Oberkrone – Hellweg);
  Straßenbahn: im 20-Min.-Takt (NVZ samstags zwischen 10 und 15 Uhr im 15-Min.-Takt, sonst im 30-Min.-Takt; SVZ im 30-Min.-Takt)
- Korridor Innenstadt – Uni – Stockum – DO-Oespel S-Bahn – DO-Universität S-Bahn im 20-Min.-Takt montags – freitags (NVZ samstags: 30-Min.-Takt bis DO-Oespel S-Bahn, SVZ: 60-Min-Takt bis DO-Oespel S-Bahn)
- Korridor Rüdinghausen – Annen – Innenstadt – Heven – Ruhr-Universität Bochum im 30-Min.-Takt (umstiegsfrei) (SVZ: Rüdinghausen – Annen – Innenstadt 30-Min.-Takt, Innenstadt – Lottental – Universität 60-Min.-Takt; in Sommermonaten an Sonntagen zusätzlich 30-Min.-Takt über Billerbeckstraße zum Freizeitzentrum Kemnade)
- Korridor Stockum – Wullen – Annen im 60-Minuten-Takt (SVZ: Fahrtmöglichkeiten über Umstieg Linien 371 – 320)
- Korridor Witten – Herdecke im 20-Min.-Takt (SVZ: 30/ 60-Min.-Takt)
- Bedienung im AST-Verkehr: Hohenstein und Wetterstraße, Auf dem Schnee, Zeche Nachtigall und Muttental

Linienbezogene Beschreibung (unter Berücksichtigung des neuen ZOB am Wittener Hbf.) (Linien ohne Änderungen gegenüber Bestand sind nicht dargestellt)	
Linie 310 (Straßenbahn)	■ Linienführung: Witten, Heven – Witten, Rathaus – Bochum Hbf – Wattenscheid, Höntrop ■ Bedienung: 20-Min.-Takt ■ Erhalt und Erneuerung des Linienabschnitts Bahnhofstr. – Heven, Dorf Der Ennepe-Ruhr-Kreis schliesst sich dem Votum der Stadt Witten zum Erhalt und zur Erneuerung der Straßenbahnlinie 310 auf dem Abschnitt zwischen Bahnhofstr. und Heven, Dorf an. Der Weiterbetrieb wurde im Rahmen der Busnetzkonzeption für den Raum Heven berücksichtigt (Anpassung der Linien 320 und 350, Integration der Linie 339 in die neue Linie 375). ■ Leistungsangebot NVZ an Samstagen: Das Leistungsangebot der Straßenbahnlinie 310 soll im Planungszeitraum weitgehend unverändert bleiben. In der NVZ an Samstagen erfolgt eine bedarfsorientierte Anpassung von einem 20- auf einen 15-Min.-Takt zwischen ca. 10 und 15 Uhr sowie auf einen 30-Min.-Takt in der übrigen NVZ. ■ Ausbauperspektiven (näheres vgl. Kap. 10.3 Infrastrukturkonzept/ Investitionsplanung): bis 2015: Führung über Langendreer, Markt mit Verlängerung zum S-Bahnhof Langendreer (Verknüpfung zur S 1); langfristig: Verlängerung von Heven, Dorf bis Freizeitzentrum Kemnade ■ Umsetzung der Taktanpassung an Samstagen: 01/ 2009
Linie 320 Einsatz von Gelenk- und Standardbus	■ Linienführung: Rüdinghausen – Annen – Witten Rathaus – Witten Hbf/ ZOB – Billerbeckstr. – Heven Dorf, weiter Heven Dorf – Kleinherbeder Str. – Ruhr-Universität, Heven Dorf – Herbede Mitte – Vormholz – Kämpen/ Durchholz, Heven Dorf – Herbede Mitte – Buchholz – Niedersprockhövel ■ Verdichtung in den Spitzenzeiten morgens und mittags: 320 E: Rüdinghausen oder Annen Wendeschleife Am Hang – Annenstr. – Husemannstr. – Rathaus – Witten Hbf./ ZOB – Husemannstr. – Annenstr. – Annen Wendeschleife Am Hang ■ Bedienung: Rüdinghausen – S-Bahn Annen: 30-Min.-Takt, in der HVZ Verdichtung zum 15-Min.-Takt S-Bahn Annen – Witten Hbf./ ZOB – Heven Dorf: 15-Min.-Takt, Heven Dorf – Ruhr-Universität: 30-Min.-Takt, bei Bedarf Verdichtung des Angebotes zwischen Witten Innenstadt und Ruhr-Universität zu Vorlesungszeiten Heven Dorf – Herbede – Vormholz – Kämpen/ Durchholz: 60-Min.-Takt, Heven Dorf – Herbede – Buchholz – Niederspr.h.: 60-Min.-Takt, 320 E: Verdichterfahrten zum 7,5- bzw. 5-Min.-Takt ■ Änderungen: Umstellung auf 15-/ 30-Min-Takt, Führung über Billerbeckstr. statt Hellweg und Verdichtung in diesem Bereich (Umbau Verkehrsinsel erforderlich), Schließung der Bedienungslücke am Vormittag nach Annen, Bedienung Durchholz und Kämpen nur noch im 60-Min.-Takt aufgrund der geringen Nachfrage ■ Verbesserung der Anschlüsse zwischen der Linie 320 und der DSW-Linie 448 in Rüdinghausen (Anschluss an U-Bahn in Barop Parkhaus), nach Möglichkeit Schaffung einer Anschlussgarantie

Linie 339	■ Fahrtenangebot wird durch Linie 375 ersetzt; Linienbezeichnung 339 entfällt
Linie 350	■ Fahrtenangebot wird durch Linie 320 ersetzt; Linienbezeichnung 350 entfällt
Linie 371 Standardbus	■ Linienführung: DO-Universität S-Bahn – DO-Oespel S-Bahn – Stockum – Universität Witten-Herdecke – Witten Hbf./ ZOB, ■ Bedienung: 20-Min.-Takt montags – freitags, 30-Min.-Takt samstags bis DO-Oespel S-Bahn ■ Änderungen: Verlängerung der Linie über Oespel hinaus bis zur Uni Dortmund und zur S-Bahn-Station DO-Universität, keine Bedienung der Haltestelle Steinsweg in Oespel nach Fertigstellung des neuen Busbahnhofs DO-Oespel S-Bahn, Verlängerung der Linie über Witten Rathaus hinaus über Bergerstr. nach Witten Hbf./ ZOB (nach Fertigstellung ZOB Mitte 2010) ■ Für diese Angebotsverbesserung ist zwischen den Verkehrsunternehmen nach Lösungen für eine möglichst kostenneutrale Realisierung zu suchen.
Linie 373 Standardbus	■ Linienführung: Wendeschleife Am Hang – S-Bahnhof Witten-Annen Nord – Gewerbegebiet Salinger Feld – Dortmunder Str. – Stockumer Str. – Stockum Hörder Str. – Himmelohstr. – Hörder Str. weiter zurück nach Annen (Schulverkehrsfahrten von/ nach Holzkamp-Gesamtschule bleiben erhalten), ■ Bedienung: 60-Min.-Takt ■ Änderungen: zusätzliche Erschließung in Stockum über Himmelohstraße im Einrichtungsverkehr, Verbindung S-Bahn Annen – Borbach/ Wartenberg durch Linie 375
Linie 375 Standardbus	■ Linienführung: Wartenberg – Borbach – Holzkampstr. – Annen-S-Bahnhof – Dortmunder Str – Rathaus – Witten Hbf./ ZOB – Ossietzkyplatz - Kronenstr. – Oberkrone – Hellweg – Heven Dorf, weiter Heven Dorf – FZK – Lottental – Ruhr-Universität, Heven Dorf – Herbede Mitte – Vormholzer Ring ■ Bedienung: Wartenberg – Borbach: 60-Min.-Takt, Borbach – Annen – Witten – Heven Dorf: 30-Min.-Takt, in Spitzenzeiten morgens und mittags Verdichtung zum 15-Min.-Takt zwischen Annen Am Hang und Oberkrone; Heven Dorf – Ruhr-Universität: 60-Min.-Takt, Heven Dorf – Vormholzer Ring: 60-Min.-Takt ■ Änderungen gegenüber Linien 339, 373 und 375: Bedienung Dortmunder Straße nur noch im 30-Min.-Takt (in Spitzenzeiten Verdichtung zum 15-Min.-Takt), Bedienung Holzkampstraße verdichtet zum 30-Min.-Takt durchgehende Fahrtmöglichkeit aus dem Bereich Wartenberg und Holzkampstraße in die Innenstadt direkte Fahrtmöglichkeit aus dem Bereich Dortmunder Str. zur Holzkamp-GS sowie nach Heven, Herbede und Ruhr-Uni; Wendemöglichkeit Große Borbach erforderlich (Umbaumaßnahmen)

Linie 376 Gelenkbus	■ Linienführung: HA Vorhalle/ Herdecke – Gem.krankenhaus – Ardeystr. – Witten Rathaus – Witten Hbf./ ZOB, ■ Bedienung: 20-Min.-Takt in HVZ und NVZ montags – freitags bis ca. 19.00 Uhr, 30-Min.-Takt NVZ abends und samstags ■ Änderungen gegenüber Linie 376: Verlängerung nach Witten Hbf./ ZOB (nach Fertigstellung ZOB Mitte 2010)
Linie 378 Gelenkbus	■ Linienführung: Castrop-Rauxel – BO-Langendreer – Crengeldanz – Witten Rathaus – Witten Hbf./ ZOB – Bommern Denkmal, ■ Bedienung: 20-Min.-Takt zwischen Castrop-Rauxel und Bommern Denkmal, in der NVZ nur bis Witten Hbf./ ZOB Beibehaltung 10-Min.-Takt zwischen Innenstadt und Langendreer zusammen mit Linie 379 (bis zur Verlegung der Straßenbahnlinie 310 zwischen Witten und BO-Langendreer) ■ Änderungen: Schaffung einer neuen Direktverbindung zwischen Bommern und Witten Hbf./ ZOB im Berufsverkehr durch die geänderte Linienführung ab Witten Husemannstraße nach Witten Hbf./ ZOB und weiter in der HVZ über Gasstraße nach Bommern Denkmal (bzw. zurück) (nach Fertigstellung ZOB Mitte 2010)
Linie 592 Standardbus	■ Linie 591 wird auf dem Abschnitt Wetter Bf – Witten Hbf./ ZOB umbenannt in Linie 592 ■ Linienführung: Wetter – Oberwengern Bf. – Wengern – Bommern – Witten Rathaus – Witten Hbf./ ZOB ■ Bedienung: 60-Min.-Takt ■ Änderungen: neuer Linienweg über Ruhrstraße – Witten Rathaus – Gartenstr. – Breite Str. nach Witten Hbf./ ZOB (nach Fertigstellung ZOB Mitte 2010)
	■ AST-Verkehr im 60-Min.-Takt: Hohenstein und Wetterstraße, Auf dem Schnee, Zeche Nachtigall und Muttental
Verkehrliche Bewertung	■ Nachfrageorientierte Optimierung des ÖPNV-Angebotes in Annen, Bommern, Herbede, Stockum, zur Universität Dortmund sowie in der Innenstadt von Witten ■ Anpassung des Bedienungsangebotes in Heven im Zusammenhang mit dem Ausbau der Straßenbahnlinie 310 ■ Anpassung des Fahrtenangebotes an die tatsächliche Nachfrage in Durchholz
Wirtschaftliche Bewertung	■ Die Umstellung des Taktschemas auf der Achse Rüdinghausen – Annen – Innenstadt – Heven führt zu einer betrieblichen Optimierung des Angebotes; Parallelverkehre zur Straßenbahnlinie 310 in Heven werden reduziert.

10.2.1.3 Ergänzungsangebote

Regionale Ergänzungsangebote

Regionales Ergänzungs-angebot E-R1	**Anbindung der Kurklinik LVA Königsfeld (optional: bei Finanzierung durch Klinik)**
Beschreibung	■ Anbindung der LVA Königsfeld mit TaxiBus (Punkt-zu-Punkt-Anbindung an Schwelm und Ennepetal) (vgl. vorliegendes Konzept VER) ■ vorhandenen Bedarf klären (LVA Königsfeld)

Lokales Ergänzungsangebot – Ennepetal

Ennepetal: Ergänzungs-angebot E-1	**Anbindung Schwimmbad „Platsch“**
Beschreibung	■ Anbindung des Schwimmbads im Rahmen eines TaxiBus-Verkehrs; Punkt-zu-Punkt-Verbindung Ennepetal, Milspe – Voerde – „Platsch“; ggf. Integration weiterer Freizeitziele, z. B. Hülsenbecker Tal (vgl. vorliegendes Konzept der VER); saisonal abgestuftes Bedienungskonzept; VRR-Tarif

Lokales Ergänzungsangebot – Gevelsberg

Gevelsberg: Ergänzungs-angebot E-1	**Verbindung Knapp – Vogelsang**
Beschreibung	■ Verbindung Knapp – Vogelsang: ggf. im Rahmen eines BürgerBusses

10.2.1.4 Prüfaufträge

Es bestehen folgende Prüfaufträge in der HVZ bzw. NVZ:

Stadt Ennepetal

- Prüfung der verbesserten Anbindung des Bahnhofes Ennepetal, z. B. durch Verlängerung der Fahrten der Linie 556 zum Busbahnhof Ennepetal

Stadt Gevelsberg

- SB-Linie 72: Prüfung des Bedienungsangebotes; Ausdünnung auf einen 30-Minuten-Takt; Prüfung der Fahrgastzahlen; Abstimmung mit Planung Hagener Straßenbahn

Stadt Sprockhövel

- Optimierung der Anschlussbeziehungen des ÖPNV im Stadtgebiet

Stadt Wetter

- Schaffung eines Taktverkehrs zwischen Wetter Bf. und Wengern: zu prüfen ist, ob die betroffenen Linien SB 38, 592 und 593 unter Beachtung bestehender Anschlussverbindungen zeitlich entzerrt werden können, um einen (angenäherten) 30-Minuten-Takt erreichen zu können
- im Zusammenhang mit Änderung der Linienführung über die neue Ruhrbrücke ist ein zusätzlicher Halt der Linie SB 38 an der Haltestelle „Oberwengern“ sowie die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Kaiserstraße für eine bessere Erschließung des Einkaufsbereichs zu prüfen
- Ausweitung BürgerBus-Verkehr im Bereich Trienendorf und Frauenheim

Stadt Witten

- weitgehende Vertaktung der Fahrtenangebote der Linien SB 38, 320 und 375 zwischen Herbede und Witten Hbf./ ZOB
- Einrichtung eines Verknüpfungspunktes Heven Dorf mit Wendemöglichkeit für Busse aus Richtung Ruhr-Universität bzw. Freizeitzentrum Kemnade
- Bau einer Wendemöglichkeit an der Haltestelle Bommern Wasserturm zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in diesem Bereich wird empfohlen

10.2.1.5 Planungsprojekte

Regionale Planungsprojekte

Regionales Planungsprojekt R1	**Verbesserung des Bedienungsangebotes zum Gewerbegebiet Oelkinghausen**
Beschreibung	■ Zusammenführung der Linien 560 und 580 (Fahrten in der Relation GE Oelkinghausen – Ennepetal Busbahnhof); Berücksichtigung der Schichtzeiten ■ Prüfung der Verbesserung des Bedienungsangebotes, 30-Min.-Takt zu Schichtzeiten ■ Ausweitung des Bedienungszeitraumes an Samstagen von 9.00 – 15.00 Uhr zwischen Schwelm Hagenerstraße und Schwelm Göckinghof ■ Beachtung der Ausweitung des Gewerbegebietes ■ Berücksichtigung der Anbindung der Bereiche Göckinghof/ Möllenkotten

Stadt Ennepetal

Ennepetal: Planungsprojekt 1	**Anpassung des Bedienungsangebotes in Rüggeberg (Abbau der „Überbedienung“)**
Beschreibung	■ Anpassung des Bedienungsangebotes der Linien 560/ 561 an die vorhandene Nachfrage (Abbau der „Überbedienung“) ■ Prüfung der Möglichkeit einer Bus-Wendeschleife im Bereich „Becke“ ■ in Zusammenhang mit Anbindung Königsfeld und GE Oelkinghausen

Stadt Hattingen

Hattingen: Planungsprojekt 1	**Verbesserte Anbindung von Niederwenigern an Essen**
Beschreibung	Stadt Essen/ EVAG/ BOGESTRA mit EN-Kreis: ■ Prüfung einer verbesserten Anbindung von Niederwenigern an Essen durch Weiterführung der Linie 166 in den Siedlungskern im Bereich Essener Straße/ Eichholzstraße

Hattingen: Planungsprojekt 2	**Neukonzipierung der Verbindung Hattingen – Langenberg – Wuppertal durch Linie 647**
Beschreibung	Stadt Hattingen/ Kreis Mettmann/ Stadt Wuppertal/ WSW mit EN-Kreis und Stadt Velbert/ VGV: ■ Überprüfung des 20-/ 40-Minuten-Taktes zwischen Hattingen und Langenberg in der HVZ/ NVZ ■ Überprüfung des 30-Minuten-Taktes in der SVZ ■ Optimierung der Anschlussbeziehungen zur S 9

Stadt Schwelm

Schwelm: Planungsprojekt 1	**bedarfsgerechte innere Erschließung der Wohngebiete Brunnen und Linderhausen durch ein angemessenes ÖPNV-Angebot**
Beschreibung	■ zur Schaffung eines regelmäßigen Bedienungsangebotes ist die Anbindung im Rahmen bedarfsgesteuerter Bedienungsformen (Vorschlag: AST-Verkehr, AST-Tarif) zu prüfen (Bedienung mit einem barrierefrei ausgestatteten Kleinwagen); Einbindung in ein Gesamtkonzept unter Berücksichtigung des WG „Linderhausen“. ■ ggf. Prüfung der Möglichkeiten zur Anbindung mit einem BürgerBus.

Stadt Sprockhövel

Sprockhövel: Planungsprojekt 1	**Verdichtung des Abschnittes Haßlinghausen – Niedersprockhövel ganztägig auf zwei Fahrten pro Stunde**
Beschreibung	■ Entwicklung einer verkehrlich und wirtschaftlich tragfähigen Lösung für die ganztägige Verdichtung zwischen Haßlinghausen und Niedersprockhövel auf zwei Fahrten pro Stunde

■ **Karte 14:** Betriebliche Maßnahmen HVZ/ NVZ

10.2.2 Betriebliche Maßnahmen in SVZ

Eine Definition der Verkehrszeiten (SVZ) ist der Leitlinie zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis (Kapitel 2.5.2.1.2) zu entnehmen.

10.2.2.1 Regionale Maßnahmen

Maßnahme SVZ-R1	**Vermarktung des Bedienungsangebotes in der „Talachse“[94] („Schwelm-Ennepetal-Bus“)[95] in der SVZ**
Beschreibung	■ Vermarktung des Bedienungsangebotes in der „Talachse“ in der SVZ entsprechend der Planungen für die HVZ/ NVZ o Relation Ennepetal, Milspe – Voerde (angenäherter 30-Minuten-Takt) o Relation Schwelm – Ennepetal (angenäherter 30-Minuten-Takt)
Verkehrliche Bewertung	■ Verbesserung der Transparenz und des Wiedererkennungswertes der hochwertigen ÖPNV-Qualität
Wirtschaftliche Bewertung	■ optimale Ausschöpfung des vorhandenen Fahrgastpotenzials

Maßnahme SVZ-R2	**Geänderte Linienführung NE 37/ NE 4**
Beschreibung	■ Linie NE 37 folgt zwischen Bochum und Hattingen-Henrichshütte dem Linienweg des CE 31 und wird dann Richtung Sprockhövel auf dem bisherigen Linienweg weitergeführt; die Linie erhält die neue Liniennummer NE 4 ■ zukünftig wird jede Haltestelle im Linienverlauf bedient.
Verkehrliche Bewertung	■ verbesserte bedarfsgerechte Bedienung im ÖPNV
Wirtschaftliche Bewertung	■ geringfügige Mehrleistungen durch Bedienung von Welper und Blankenstein

94 vorläufiger Arbeitstitel

95 vorläufiger Arbeitstitel

Maßnahme SVZ-R3	**Ausweitung des Angebotes an Sonntagen auf der Linie 564**
Beschreibung	■ Einrichtung eines Angebotes auf der Linie 564 zwischen Gevelsberg-Knapp und Schwelm, Blücherstraße an Sonntagen von 12.00 bis 19.00 Uhr mit Anbindung des Helios Klinikums
Verkehrliche Bewertung	■ Verbesserung des Angebotes in den genannten Zeiten zwischen Gevelsberg und Schwelm ■ Verbesserung des Angebotes zum Helios Klinikum zu besucherrelevanten Zeiten
Wirtschaftliche Bewertung	■ fahrgastorientierte Angebotsausweitung

Maßnahme SVZ-R4	**Schaffung einer Nachtexpress-Verbindung auf der Achse Wuppertal – Schwelm – Ennepetal**
Beschreibung	■ Einrichtung eines Nachtexpress-Angebotes von Wuppertal nach Schwelm und Ennepetal ■ mit einzelnen bedarfsorientierten Fahrten ■ zunächst im Probebetrieb für zwei Jahre
Verkehrliche Bewertung	■ Einrichtung einer zusätzlichen Fahrtmöglichkeit im Nachtverkehr ■ kleinräumige Erschließung von Nachfragepotenzialen, die durch S 8 nicht abgedeckt werden können
Wirtschaftliche Bewertung	■ moderate Angebotsausweitung

10.2.2.2 Lokale Maßnahmen

Stadt Breckerfeld

Breckerfeld: Maßnahme SVZ-1	**Anbindung des Wohngebietes Wengeberg in der SVZ**
Beschreibung	■ Anbindung des WG Wengeberg in der SVZ von Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt mit der Linie 567, mit Direktverbindung in Richtung Ennepetal/ Schwelm sowie tlw. durch die Linie 512 in Richtung Hagen.
Verkehrliche Bewertung	■ direkte Anbindung des Wohngebietes „Wengeberg“ in Richtung Ennepetal/ Schwelm und Hagen ■ keine Anbindung des Wohngebietes „Heider Kopf“ in der SVZ
Wirtschaftliche Bewertung	■ kein zusätzlicher Fahrzeug- und Personalbedarf

Stadt Ennepetal

Ennepetal: Maßnahme SVZ-1	**Ausweitung des Bedienungsangebotes in der SVZ**
Beschreibung	■ Linie 561: Schließung der Bedienungslücke am Sonntagvormittag zwischen 10.00 Uhr und 13.00 Uhr zu einem durchgängigen 60-Minuten-Takt durch zusätzliche 2 Fahrtenpaare ➔ VER ermittelt Mehrleistung, Prüfung der Fahrzeugumläufe
Verkehrliche Bewertung	■ tagesdurchgängiger 60-Minuten-Takt zwischen Rüggeberg und Ennepetal Busbahnhof an Sonntagen
Wirtschaftliche Bewertung	■ vertretbare Angebotsausweitung

Stadt Hattingen

Hattingen: Maßnahme SVZ-1	**Änderung des Bedienungsangebotes innerhalb Hattingens**
Beschreibung	■ Linien 315/ 335: Einrichtung eines Stundentaktes an Sonn- und Feiertagen auf dem Linienweg der Linien 315 und 335 zwischen Holthausen, Hattingen Mitte und dem Henrichshüttengelände mit eingeschränktem Bedienungszeitraum (10.00 – 19.00 Uhr). ■ Linie 359: SVZ 60-Min.-Takt, ab ca. 22.00 Uhr im Linienverkehr zwischen Holthausen und Rauendahl sowie AST zwischen Hattingen-Mitte und BO-Dahlhausen
Verkehrliche Bewertung	■ durchgehende Fahrtmöglichkeiten an Sonntagen innerhalb Hattingens ■ Anpassung des Bedienungszeitraumes aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage
Wirtschaftliche Bewertung	■ Optimierung des status-quo-Angebotes

Stadt Herdecke

Herdecke: Maßnahme SVZ-1	**Schaffung eines NE-Angebotes von Dortmund nach Herdecke mit Verknüpfung der Linien NE 7 und NE 9 in DO-Kirchhörde**
Beschreibung	■ NE 9: Verlängerung des NE 9 im Nachtverkehr an Wochenenden bis DO-Kirchhörde (Anschluss von NE 7 der DSW 21), Führung über Herdecke Schanze
Verkehrliche Bewertung	■ es wird ein Nacht-Angebot zwischen Dortmund und Herdecke am Wochenende hergestellt.
Wirtschaftliche Bewertung	■ moderate Angebotsausweitung durch zwei Fahrten im Spätverkehr an Wochenenden

Stadt Schwelm

Schwelm: Maßnahme SVZ-1	**Anbindung der Bereiche Winterberg und Blücherstr./ Blücherplatz in der SVZ**
Beschreibung	■ Anbindung der Bereiche Winterberg und Blücherstraße/ Blücherplatz in der SVZ durch Linien 588 bzw. 585. ■ Bedienungszeitraum an Sonn- und Feiertagen der Linie 585: 10.00 – 20.00 Uhr ■ Bedienungszeitraum an Sonn- und Feiertagen der Linie 588: 10.00 – 23.00 Uhr
Verkehrliche Bewertung	■ Bedienungsangebote in SVZ in Winterberg: 60-Minuten-Takt ■ Bedienungsangebote in SVZ im Bereich Blücherstraße/ Blücherplatz: 120-Minuten-Takt
Wirtschaftliche Bewertung	■ Optimierung des Stadtverkehrs Schwelm

Stadt Sprockhövel

Sprockhövel: Maßnahme SVZ-1	**Schaffung einer Nachtverbindung von Wuppertal nach Sprockhövel**
Beschreibung	■ Verlängerung einer heute an der Haltestelle Schmiedestraße endenden Fahrt bis nach Haßlinghausen im Zeitraum zwischen 23.30 und 0.30 Uhr
Verkehrliche Bewertung	■ Einrichtung einer zusätzlichen Fahrtmöglichkeit im Nachtverkehr
Wirtschaftliche Bewertung	■ moderate Angebotsausweitung unter Ausnutzung bestehender Fahrzeug- und Personalkapazitäten

Stadt Witten

Witten: Maßnahme SVZ-1	**Überplanung des Stadtverkehrs Witten in der SVZ**
Linienbezogene Beschreibung (unter Berücksichtigung des neuen ZOB am Wittener Hbf.) (Linien ohne Änderungen gegenüber Bestand sind nicht dargestellt)	
Linie 320 Standardbus	■ Linienführung: Rüdinghausen – Annen – Witten Rathaus – Witten Hbf./ ZOB – Billerbeckstr. – Heven Dorf – Herbede Mitte, weiter Herbede Mitte – Vormholz – Kämpen/ Durchholz, Herbede Mitte – Buchholz – Niedersprockhövel ■ Bedienung: Rüdinghausen – Annen – Witten – Heven – Herbede Mitte: 30 Min.-Takt, Herbede Mitte – Kämpen/ Durchholz: 60-Min.-Takt, Herbede Mitte – Niedersprockhövel: 60-Min.-Takt ■ Änderungen: Führung über Billerbeckstr. statt Hellweg, Übernahme des Bedienungsangebotes der Linie 350 nach Durchholz und Niedersprockhövel
Linie 339	■ Fahrtenangebot wird durch Linie 375 ersetzt; Linienbezeichnung 339 entfällt
Linie 350	■ Fahrtenangebot wird durch Linie 320 ersetzt; Linienbezeichnung 350 entfällt
Linie 371 Standardbus	■ Linienführung: DO-Oespel S-Bahn – Stockum – Universität Witten-Herdecke – Witten Hbf./ ZOB, ■ Bedienung: 60-Min.-Takt ■ Änderungen: Verlängerung der heute in Stockum endenden Fahrten bis nach DO-Oespel auch in der SVZ, keine Bedienung der Haltestelle Steinsweg in Oespel nach Fertigstellung des neuen Busbahnhofs Oespel S-Bahn, Verlängerung der Linie über Witten Rathaus hinaus über Bergerstr. nach Witten Hbf./ ZOB ■ Für diese Angebotsverbesserung ist zwischen den Verkehrsunternehmen nach Lösungen für eine möglichst kostenneutrale Realisierung zu suchen.
Linie 373	■ kein Bedienungsangebot in der SVZ (Fahrtmöglichkeiten über Umstieg Linien 371 – 320)
Linie 375 Standardbus	■ Linienführung: Wartenberg – Borbach – Holzkampstr. – Annen S-Bahn – Dortmunder Str. – Rathaus – Witten Hbf./ ZOB – Ossietzkyplatz – Kronenstr. – Hellweg – Heven Dorf – FZK – Lottental – Ruhr-Universität ■ Bedienung: Annen S-Bahn – Witten – Heven Dorf – Ruhr-Universität: 60-Min.-Takt, Wartenberg – Annen S-Bahn als AST-Verkehr mit Voranmeldung im 60-Min.-Takt ■ Änderungen gegenüber Linien 339, 373 und 375: neue Bedienung Wartenberg und Holzkampstraße in der SVZ, direkte Fahrtmöglichkeit aus dem Bereich Dortmunder Str. nach Heven, Herbede und Ruhr-Universität

Linie 376 Standardbus	■ Linienführung: HA-Vorhalle/ Herdecke – Gem.krankenhaus – Ardeystr. – Witten Rathaus – Witten Hbf./ ZOB, ■ Bedienung: 30-Min.-Takt samstags bis 20.30 Uhr und sonntags zwischen ca. 7.30 und 20.30 Uhr, sonst 60-Min.-Takt, sonn-/ feiertags in den Sommermonaten Verlängerung der Linie über Billerbeckstraße – Heven Dorf – FZK – Ruhr-Universität im 30-Min.-Takt ■ Änderungen gegenüber Linie 376: Verlängerung zum ZOB sowie sonn-/ feiertags im Sommerhalbjahr zum FZK und zur Ruhr-Universität zur besseren Anbindung des FZK und des dortigen Naherholungsbereichs
Linie 378 Standardbus	■ Linienführung: Castrop-Rauxel – BO-Langendreer – Crengeldanz – Witten Rathaus – Witten Hbf./ ZOB – Bommern Denkmal, ■ Bedienung: 60-Min.-Takt Bildung 30-Min.-Takt mit Linie 379 (bis zur Realisierung der Neuführung der Straßenbahnlinie 310) ■ Änderungen: Linienführung ab Witten Husemannstraße nach Witten Hbf./ ZOB und weiter über Gasstraße nach Bommern Denkmal
Linie 592 Standardbus	■ Linie 591 wird auf dem Abschnitt Wetter Bf – Witten Hbf./ ZOB umbenannt in Linie 592 ■ Linienführung: Wetter – Oberwengern Bf. – Wengern – Bommern – Witten Rathaus – Witten Hbf./ ZOB ■ Bedienung: 60-Min.-Takt Montag bis Freitag abends ■ Änderungen: neuer Linienweg über Ruhrstraße – Witten Rathaus – Gartenstr. – Breite Str. nach Witten Hbf./ ZOB
Zusätzlicher NachtExpress NE 17	■ Erweiterung des NachtExpress-Netzes in Witten: Einrichtung einer 2. NE-Linie zur Bedienung der Stadtteile Heven, Bommern und Herbede im Nachtverkehr mit Verknüpfung zum bestehenden NE sowie zur S 5 am Hbf. Witten sowie zur U 35 an der Ruhr-Universität ■ Linienführung: Ruhr-Universität – Autobahn A43 – Herbede – Witten Hbf./ZOB – Bommern – Witten Rathaus – Heven – Ruhr-Universität ■ Betrieb in der Nacht vor Samstagen, Sonn- und Wochenfeiertagen mit drei Fahrten
Linie NE 18	■ Ergänzung des Fahrplans des NE 18 um eine zusätzliche Fahrt ab Witten Innenstadt
	■ AST-Verkehr im 60-Min.-Takt: Hohenstein/ Gedern, Auf dem Schnee, Zeche Nachtigall und Muttental (bedarfsorientierte Bedienung)
Verkehrliche Bewertung	■ fahrgastorientierte Schließung von Angebotslücken im Spät- und Wochenendverkehr, Ausweitung des NE-Netzes und der Verbindungen zum Freizeitzentrum Kemnade und nach DO-Oespel
Wirtschaftliche Bewertung	■ Angebotsausweitung wird durch Optimierung des Tagesnetzes kompensiert

10.2.2.3 Ergänzungsangebote

Lokales Ergänzungsangebot – Ennepetal

Ennepetal: Ergänzungs-angebot SVZ E-1	**Anbindung Schwimmbad „Platsch“ (vgl. auch Maßnahme E-1)**
Beschreibung	■ Anbindung des Schwimmbads im Rahmen eines TaxiBus-Verkehrs an Werktagen und Samstagen im Abendverkehr und an Sonn- und Feiertagen; Punkt-zu-Punkt-Verbindung Ennepetal, Milspe – Voerde – „Platsch“; ggf. Integration weiterer Freizeitziele, z. B. Hülsenbecker Tal (vgl. vorliegendes Konzept der VER); saisonal abgestuftes Bedienungskonzept; VRR-Tarif

Lokales Ergänzungsangebot – Gevelsberg

Gevelsberg: Ergänzungs-angebot SVZ E-1	**Anbindung Braken/ Holte**
Beschreibung	■ Linie 556: Verlängerung der Betriebszeiten; Einhaltung Kreisstandards (60-Minuten-Takt in SVZ); VER weist darauf hin, dass gerade in der SVZ die Nachfrage erkennbar „einbricht“; ggf. AST. ➔ geringes Nachfragepotenzial wegen Zentrumsnähe ■ in Abhängigkeit des zu ermittelnden Bedarfs ist eine Verlängerung der Linie bis Ennepetal Busbahnhof zu prüfen ■ Linie 564 siehe Maßnahme R3

10.2.2.4 Prüfaufträge

Es bestehen folgende Prüfaufträge in der SVZ:

Regionale Prüfaufträge

- Verlängerung der Linie SB 37 am Abend bis Schwelm; Verknüpfung mit Linie 567 nach Breckerfeld sowie mit SPNV in Schwelm; Prüfung inwieweit dies ohne zusätzlichen Personal- und Fahrzeugaufwand möglich ist

Stadt Gevelsberg

- Das Angebot zwischen Gevelsberg und Hagen in der abendlichen SVZ soll mit 2 Fahrten pro Stunde sichergestellt werden (zunächst auf Probe). Nach einer Überprüfung der Nachfrage kann bei entsprechend geringer Nachfrage über eine Ausdünnung des Angebotes auf einen 60-Minuten-Takt nachgedacht werden

Stadt Herdecke

- Linie 304: Bedienungsangebot in der SVZ als TaxiBus oder AST im 60-Min.-Takt zwischen Kirchende, Schanze und Ahlenberg (ggf. bis Herdecke Mitte)
- Linie NE 91: Stichfahrt ab Nacken zum Bahnhof Herdecke mit Anschluss zur RB 52, sofern damit kein zusätzlicher Personal- und Fahrzeugeinsatz verbunden ist; Priorität soll aber die Verknüpfung der Linie NE 91 mit der Linie NE 9 in Herdecke Mitte haben

Stadt Wetter

- Einsatz eines barrierefreien Kleinbusses an Sonn- und Feiertagen auf der Linie 593: Prüfung unter Berücksichtigung des Bedarfs und der Kosten, Herstellung einer entsprechenden Wendemöglichkeit in Albringhausen
- Bau einer neuen Haltestelle in der Oberwengerner Str., damit der Ortsteil Oberwengern in der SVZ an die Linie SB 38 angebunden ist

Stadt Witten

- Erhaltung des reinen 30-Minuten-Taktes zwischen Bommern und Witten Innenstadt durch die Linien 378 und 379 in der SVZ, dafür Verzicht auf Bedienung von Witten Hbf./ ZOB mit Linie 378
- Umstellung Bedienung Durchholz/ Kämpen auf AST

10.2.2.5 Planungsprojekte

Regionales Planungsprojekt

Regionales Planungsprojekt: SVZ-1	**FreizeitBus „Ruhrtallinie“ im Sommerhalbjahr**
Beschreibung	■ Einrichtung einer zusätzlichen Freizeitlinie im Stundentakt an Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr zwischen 8.00 und 20.00 Uhr im mittleren Ruhrtal zwischen Baldeneysee, Kemnader See/ FZK, Harkortseee und Hengsteysee ■ gemeinsame Vermarktung zusammen mit bestehendem stündlichem Bedienungsangebot der Linie SB 38 zwischen Hattingen und Wetter ■ geplanter Streckenverlauf der FreizeitBus-Linie: E-Kupferdreh (S-Bahn)/ Baldeneysee – E-Burgaltendorf – Niederwenigern – Hattingen – (ggf. Ruhrallee) – Henrichshütte – Blankenstein – Herbede/ FZK – Witten – Bommern – Wengern – Wetter/ Harkortsee – Herdecke/ Hengsteysee – Hagen Hbf ■ zu prüfen ist die Verknüpfung mit der geplanten Freizeitbuslinie rund um den Baldeneysee nach Fertigstellung des Verknüpfungspunktes E-Kupferdreh (S) ■ zu prüfen ist der Ausbau des Fahrtenangebots auch an anderen Verkehrstagen ■ Ausstattung mit Fahrradanhänger und touristischem Informationsmaterial zu Zielen entlang der Strecke und Anschlussmöglichkeiten ■ Verdichtung des bestehenden Stundentaktes auf der Linie SB 38 zwischen Hattingen und Wetter, ■ im Winterhalbjahr Beibehaltung des bestehenden Bedienungsangebotes zwischen Hattingen und Wetter im 60-Min.-Takt ■ geprüft wird die Anbindung weiterer Freizeitziele in Abstimmung mit der Gemeinschaftsinitiative „Das Ruhrtal“ und die Nutzung einer Freizeit-Card für das Ruhrtal, die die Busbenutzung einschließt ■ Abstimmung von Verbesserungen im ÖPNV-Angebot für die Anbindung des Kemnader Sees (z. B. an der Westseite mit Linie CE 31)
Verkehrliche Bewertung	■ Einrichtung eines neuen bedarfsorientierten ÖPNV-Produkts im Freizeitverkehr im touristisch stark frequentierten Ruhrtal ■ Ergänzung der bestehenden Buslinien führt zu einem Halbstundentakt im Sommerhalbjahr zwischen (Essen –) Hattingen – Witten – Wetter – Herdecke (– Hagen)
Wirtschaftliche Bewertung	■ es entstehen begrenzte Mehraufwendungen für Fahrzeug- und Personaleinsatz. Das FreizeitBus-Angebot rundet das touristische Profil des Ruhrtals ab und soll bedarfsorientiert ausgestaltet werden. Erwartet wird ein relativ hoher Deckungsbeitrag durch Fahrgeldeinnahmen.

Stadt Breckerfeld

Breckerfeld: Planungsprojekt SVZ-1	**Anbindung der Glörtalsperre mit „FreizeitBus“**
Beschreibung	■ Anbindung der Glörtalsperre bis Parkplatz K10, sofern umlauftechnisch realisierbar (direkte Erschließung ist aufgrund der verkehrlichen Gegebenheiten problematisch) ■ saisonales Bedienungsangebot an Sonn- und Feiertagen (im Sommerhalbjahr); vorerst als Probebetrieb für 1-2 Jahre zur Ermittlung der Nachfrage; Vermarktung als FreizeitBus ■ vorgeschlagener Linienweg: (Hagen –) Breckerfeld – Glörtalsperre – Dahlerbrück (Anschluss zum SPNV); ggf. Weiterführung bis Schalksmühle (ggf. im Teleskopbetrieb) ■ Prüfung der Verlängerung der Linien 512 (HST), 567 (VER) oder 87 (MVG)

Stadt Hattingen

Hattingen: Planungsprojekt SVZ-1	**Verlängerung der Linie 359 an Sonntagen bis E-Burgaltendorf**
Beschreibung	■ Abstimmung der Maßnahme mit der Stadt Essen

Stadt Sprockhövel

Sprockhövel: Planungsprojekt SVZ-1	**Umstellung schwach nachgefragter Bedienungsangebote auf Linie 602 an Sonntagen**
Beschreibung	Linie 602 an Sonntagen (Korridor Wuppertal – Haßlinghausen): ■ Angebot im Status quo – 30-Minuten-Takt, geringes Nachfragepotenzial ■ konsequente Umstellung auf 60-Minuten-Takt im Linienverkehr ■ Abbau der Überbedienung an Sonntagen zwischen Wuppertal und Haßlinghausen ■ Prüfung der betrieblichen Möglichkeiten

■ **Karte 15:** Betriebliche Maßnahmen SVZ

10.2.3 Zeitplanung (Umsetzungshorizont)

Für die im Entwicklungskonzept vorgesehenen regionalen und lokalen Maßnahmen sowie für die Ergänzungsangebote werden folgende differenzierten Umsetzungshorizonte vorgesehen:

- Umsetzung im Fahrplanjahr 2009,
- Umsetzung im Fahrplanjahr 2010,
- Umsetzung nach Klärung der Finanzierung,
- Umsetzung in Abhängigkeit anderer Faktoren.

Umsetzung im Fahrplanjahr 2009

- **Tabelle 64:** Umsetzung im Fahrplanjahr 2009

Maßnahme	Kurzbeschreibung
R1	Stärkung und Vermarktung des Bedienungsangebotes in der „Talachse“ als lokales ÖPNV-Produkt („Schwelm-Ennepetal-Bus“)
R2	Schließung der Vormittagslücke auf der Linie 567 zu einem konsequenten 30-Minuten-Takt (Mo.-Fr.)
R3	Verlängerung der Betriebszeiten auf der Linie 564 (samstags)
R4	Anpassung des Bedienungsangebotes („Überbedienung“) in Silschede und Asbeck
Breckerfeld 1	Einrichtung einer Schnellverbindung in der Relation (Kierspe – Halver –) Breckerfeld – Hagen
Breckerfeld 2	Erschließung/ Anbindung der beiden WG „Heider Kopf“ und „Wengeberg“
Ennepetal 1	Anbindung Kämpershausweg an Samstagen
Gevelsberg 1	Anbindung des Schul- und Sportzentrums West
Hattingen 1	Einrichtung einer Stadtlinie Hattingen, Modifizierung des Liniennetzes in Winz-Baak/ Rauendahl und Holthausen
Hattingen 2	Umstellung des Bedienungsangebotes der Straßenbahnlinie 308 an Samstagen
Hattingen 3	Bedarfsorientierte Verdichtung der Linie 166 zwischen Niederwenigern und Burgaltendorf
Herdecke 1	Geänderte Streckenführung im Norden von Herdecke, Verbindungen nach Hagen
Schwelm 1	Neuordnung der Linien mit dem Ziel der Verbesserung der Anbindung des Stadtteils Winterberg und der Optimierung der Anbindung im Bereich Blücherstr./ Blücherplatz (Linien 564, 585, 588)
Sprockhövel 1	Bessere Erschließung der in Niedersprockhövel entstandenen Versorgungseinrichtungen
Sprockhövel 2	Verbesserung der Anbindung OT Herzkamp an Haßlinghausen
Sprockhövel 3	Taktverdichtung der Linie SB 37 in Spitzenzeiten
Wetter 1	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung im Bereich Alt-Wetter, transparentere Liniennetzgestaltung durch Neuordnung der Linien
Wetter 3	Anbindung Wetter – Hagen im Tagesverkehr
Wetter 4	Anbindung Rechenzentrum Volmarstein
Witten 1	Überplanung des Stadtverkehrs Witten, soweit die Maßnahmen schon vor Fertigstellung des ZOB betrieblich sinnvoll realisierbar sind
SVZ-R1	Vermarktung des Bedienungsangebotes in der „Talachse“ („Schwelm-Ennepetal-Bus“) in der SVZ
SVZ-R2	Geänderte Linienführung NE 37/ NE 4
SVZ-R3	Ausweitung des Angebotes an Sonntagen auf der Linie 564
Breckerfeld SVZ-1	Anbindung des Wohngebietes Wengeberg in der SVZ
Ennepetal SVZ-1	Ausweitung des Bedienungsangebotes in der SVZ (Linie 561)
Hattingen SVZ-1	Änderung des Bedienungsangebotes innerhalb Hattingens
Herdecke SVZ-1	Schaffung eines NE-Angebotes von Dortmund nach Herdecke mit Verknüpfung der Linien NE 7 und NE 9 in DO-Kirchhörde
Schwelm SVZ-1	Anbindung der Bereiche Winterberg und Blücherstr./ Blücherplatz in der SVZ
Sprockhövel SVZ-1	Schaffung einer Nachtverbindung von Wuppertal nach Sprockhövel
Witten SVZ-1	Überplanung des Stadtverkehrs Witten, soweit die Maßnahmen schon vor Fertigstellung des ZOB betrieblich sinnvoll realisierbar sind

Umsetzung im Fahrplanjahr 2010

- **Tabelle 65:** Umsetzung im Fahrplanjahr 2010

Maßnahme	Kurzbeschreibung
Witten 1	Überplanung des Stadtverkehrs Witten (Abschluss der Angebotsanpassung im Stadtverkehr Witten unter Berücksichtigung des neuen ZOB)
SVZ-R4	Schaffung einer Nachtexpress-Verbindung auf der Achse Wuppertal – Schwelm – Ennepetal
Witten SVZ-1	Überplanung des Stadtverkehrs Witten in der SVZ (Abschluss der Angebotsanpassung im Stadtverkehr Witten unter Berücksichtigung des neuen ZOB)

Umsetzung nach Klärung der Finanzierung

- **Tabelle 66:** Umsetzung nach Klärung der Finanzierung

Maßnahme	Kurzbeschreibung
E-R1	Anbindung der Kurklinik LVA Königsfeld (optional: bei Finanzierung durch Klinik)
Ennepetal E-1	Anbindung Schwimmbad „Platsch“
Gevelsberg E-1	Verbindung Knapp – Vogelsang
Ennepetal SVZ-E1	Anbindung Schwimmbad „Platsch“ in SVZ
Gevelsberg SVZ-E1	Anbindung Braken/ Holte in SVZ

Umsetzung in Abhängigkeit anderer Faktoren

- Breckerfeld Maßnahme 3: Bedienung des Versorgungsbereiches an der Windmühlenstraße - Nach Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger
- Herdecke Maßnahme 2: Verbesserung der Bahnhofsanbindung - nach Fertigstellung des Bahnhofsumfelds und der Haltestellen
- Herdecke Maßnahme 3: Innere Erschließung des neuen Stadtquartiers an der Ruhr - sobald das Quartier erschlossen und relevante Nachfragepotenziale vorhanden sind
- Wetter Maßnahme 2: Führung von Linien nach Bau der neuen Ruhrbrücke - Umsetzung nach Inbetriebnahme der Brücke vsl. Fahrplanjahr 2010
- Witten Maßnahme 1: Verlängerung der Linie 371 zur TU Dortmund nach Abstimmung mit Stadt Dortmund und DSW 21
- Witten Maßnahme SVZ-1: Verlängerung der Linie 371 in der SVZ nach Dortmund-Oespel S nach Abstimmung mit Stadt Dortmund und DSW 21
- Umsetzung von zusätzlichen bedarfsorientierten Verkehren (AST, TaxiBus, Bürgerbus) - nach erfolgter Abstimmung und Beauftragung potenzieller Betreiber

10.2.4 Verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung der Maßnahmen

Die verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung bezieht sich ausschließlich auf die vorgesehenen Maßnahmen im Ennepe-Ruhr-Kreis. Ergänzungsangebote und Planungsprojekte werden hierbei nicht berücksichtigt.

Verkehrliche Bewertung

- **Tabelle 67:** Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Breckerfeld

Stadt Breckerfeld	
	Bewertung
Verbindung zum OZ Hagen	+
Bedienungsqualität zwischen Breckerfeld – Ennepetal – Schwelm (Mo.-Fr. Vormittag)	+
Erschließung und Bedienung des WG Heider Kopf	+
Erschließung des Versorgungsbereiches an der Windmühlenstraße	+

Erläuterung: + Verbesserung gegenüber Bestand; - Verschlechterung gegenüber Bestand

- **Tabelle 68:** Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Ennepetal

Stadt Ennepetal	
	Bewertung
Transparenz und Wiedererkennungseffekt der hochwertigen ÖPNV-Qualität auf der Achse Voerde – Milspe – Schwelm	+
Bedienungsqualität zwischen Breckerfeld – Ennepetal – Schwelm (Mo.-Fr. Vormittag)	+
Bedienungsqualität zwischen Kämpershausweg und Ennepetal (an Samstagen)	+
Bedienungsqualität zwischen Rüggeberg und Ennepetal (an Sonntagen)	+
Bedienung NE-Angebot von Wuppertal	+

Erläuterung: + Verbesserung gegenüber Bestand; - Verschlechterung gegenüber Bestand

- **Tabelle 69:** Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Gevelsberg

Stadt Gevelsberg	
	Bewertung
Bedienungsqualität zwischen Gevelsberg und Schwelm	+
Bedienungsqualität zum Helios Klinikum	+
Bedienungsqualität zum Schulzentrum West/ Schwimm inn (Mo._Fr.)	+
Bedienungsqualität zwischen Silschede – Asbeck – Gevelsberg (an Samstagen, Abbau von Überbedienung)	-

Erläuterung: + Verbesserung gegenüber Bestand; - Verschlechterung gegenüber Bestand

■ **Tabelle 70:** Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Hattingen

Stadt Hattingen	
	Bewertung
Bedienungsqualität zwischen Stadtmitte und Holthausen	+
Verbindungsqualität zwischen Rauendahl, Stadtmitte und Holthausen	+
Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Zum Ludwigstal II	+
Ausdehnung des Betriebszeitraumes der NVZ an Samstagen entsprechend der Ladenöffnungszeiten bis gegen 20.00 Uhr	+
Verbesserte Bedienung im NE-Angebot in Blankenstein und Welper	+
Bedienungsqualität an Sonntagen innerhalb Hattingens	+
Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Zum Ludwigstal	+
Anpassung des Bedienungsangebotes an Samstagen in der NVZ entsprechend der Fahrgastnachfrage auf 15-Min.-Takt (Straßenbahnlinie 308)	-
Erschließung im Bereich „Im Heggerfeld“	-

Erläuterung: + Verbesserung gegenüber Bestand; - Verschlechterung gegenüber Bestand

■ **Tabelle 71:** Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Herdecke

Stadt Herdecke	
	Bewertung
Bedienungsqualität zwischen Herdecke und HA-Vorhalle sowie zum Verknüpfungspunkt zum Schienenverkehr	+
Bedienungsqualität zwischen Stadtmitte und Kirchende, Transparenz des Liniennetzes im Norden Herdeckes	+
Erschließung im zentralen Bereich Ahlenberg durch TaxiBus+	+
Bedienungsqualität zwischen den Bereichen Kirchende, Westende, Nacken und Stadtquartier an der Ruhr an den Bahnhof Herdecke	+
Erschließung des neuen Stadtquartiers an der Ruhr	+
Bedienungsqualität am Wochenende im Nachtverkehr zwischen Dortmund und Herdecke	+
Anpassung des Bedienungssystems im Bereich Ahlenberg an die tatsächliche Nachfragesituation durch Einführung AST	-

Erläuterung: + Verbesserung gegenüber Bestand; - Verschlechterung gegenüber Bestand

■ **Tabelle 72:** Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Schwelm

Stadt Schwelm	
	Bewertung
Transparenz und Steigerung des Wiedererkennungseffektes der hochwertigen ÖPNV-Qualität auf der Achse Voerde – Milspe – Schwelm	+
Bedienungsqualität zwischen Breckerfeld – Ennepetal – Schwelm (Mo.-Fr. Vormittag)	+
Bedienungsqualität zwischen Gevelsberg und Schwelm	+
Bedienungsqualität zum Helios Klinikum	+
Bedienungsqualität in den Stadtteil Winterberg	+
Bedienung NE-Angebot von Wuppertal	+
Bedienungsqualität in den Bereich Blücherstraße/ Blücherplatz (Abbau von Überbedienung)	-

Erläuterung: + Verbesserung gegenüber Bestand; - Verschlechterung gegenüber Bestand

■ **Tabelle 73:** Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Sprockhövel

Stadt Sprockhövel	
	Bewertung
Erschließung der Versorgungseinrichtungen im Bereich Hautpstraße/ Eickerstraße	+
Bedienungsqualität zwischen Herzkamp und Haßlinghausen	+
Bedienungsqualität zwischen Wuppertal und Haßlinghausen im Spätverkehr	+

Erläuterung: + Verbesserung gegenüber Bestand; - Verschlechterung gegenüber Bestand

■ **Tabelle 74:** Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Wetter

Stadt Wetter	
	Bewertung
Transparenz des Liniennetzes im Bereich Alt-Wetter	+
Verbindungsqualität für durchfahrende Fahrgäste nach Bau der neuen Ruhrbrücke	+
Bedienungsqualität zwischen Wetter und Hagen durch Anpassung des Fahrtenangebotes an die tatsächliche Fahrgastnachfrage	-
Bedienungsqualität zwischen Silschede, Asbeck und Gevelsberg an Samstagen	-

Erläuterung: + Verbesserung gegenüber Bestand; - Verschlechterung gegenüber Bestand

■ **Tabelle 75:** Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen in der Stadt Witten

Stadt Witten	
	Bewertung
Bedienungsqualität zwischen Stadtmitte und Annen über Annenstraße am Vormittag	+
Anbindung von Bommern an Witten Hbf./ ZOB	+
Verbindungsqualität zwischen Witten und DO-Universität	+
Bedienungsqualität entlang der Billerbeck Straße	+
Bedienungsqualität im Bereich Annen Holzkampstraße und Große Borbach	+
Bedienungsqualität im Bereich Kronenstraße/ Ossietzkyplatz	+
Erschließung im Bereich Stockum Himmelohstraße	+
Bedienungsqualität in der SVZ nach DO-Oespel und zum Freizeitzentrum Kemnade	+
Ausweitung des NE-Angebotes mit Bedienung der Stadtteile Heven, Herbede, Bommern und Innenstadt sowie Verknüpfung zur U- und S-Bahn	+
Bedienungsqualität im Bereich Oberkrone/ Hellweg (Bus) in der NVZ	-
Bedienungsqualität entlang der Dortmunder Straße in der NVZ	-
Anpassung des Fahrtenangebotes an die tatsächliche Nachfrage in Durchholz	-

Erläuterung: + Verbesserung gegenüber Bestand; - Verschlechterung gegenüber Bestand

Mit den dargestellten Maßnahmen werden wesentliche Ziele der Nahverkehrsplanung im Ennepe-Ruhr-Kreis erreicht:

- Verbesserung der Bedienungsqualität (Fahrtenangebot, Bedienungszeiten) auf den nachfragestarken Achsen bzw. in Bereichen mit zu erwartenden Fahrgastpotenzialen;
- verkehrliche und betriebliche Optimierung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes;
- Anbindung von bislang nicht erschlossenen Siedlungs- und Gewerbegebieten, Einkaufsstandorten sowie Freizeitzielen;
- Angebotsoptimierung in Bereichen oder in Zeiten mit vergleichsweise schwacher Fahrgastnachfrage mit Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen.

Es ist zu erwarten, dass der ÖPNV mit Umsetzung der Maßnahmen seinen Marktanteil (d. h. den Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen) ausbauen kann. Vorausgesetzt wird hier eine intensive Begleitung durch Marketingaktivitäten.

Wirtschaftliche Bewertung

Die Maßnahmen des Nahverkehrsplanes tragen dazu bei, das ÖPNV-Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis sowohl unter Nachfrage- als auch unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten zu optimieren.

Durch ein flächendeckendes, bedarfsgerecht ausgestaltetes Angebot mit attraktiven Direktverbindungen auf den bedeutenden Hauptverkehrsachsen soll die Marktsituation des ÖPNV gezielt verbessert werden. Dies betrifft insbesondere

- die Einrichtung durchgängiger Taktverkehre im Tagesverkehr,
- die Schaffung neuer Direktverbindungen im Stadt- und Regionalverkehr sowie
- die Schließung von Angebotslücken im Spät- und Nachtverkehr.

Durch diese Maßnahmen wird angestrebt, nicht nur für den Berufs- und Ausbildungsverkehr, sondern auch für andere Nutzergruppen – insbesondere im Freizeit- und Besorgungsverkehr – ein attraktives Angebot vorzuhalten.

Die steigenden Kosten des MIV lassen erwarten, dass der Anteil der ÖPNV-Fahrten am Gesamtverkehrsaufkommen zunimmt. Es wird erwartet, dass die Verkehrsunternehmen durch diesen Effekt zumindest die Einnahmeverluste ausgleichen können, die sich aufgrund der demografischen Entwicklung insbesondere im Schülerverkehr ergeben.

Zugleich wurden konsequent Maßnahmen angegangen, um das Angebot kostengünstiger zu gestalten. Einen wesentlichen Beitrag hierzu leisten

- die kreisweite Taktharmonisierung auf ein 15-/ 30-/ 60-Min.-Taktschema, soweit dies betrieblich sinnvoll und aufgrund des Nachfrageverhaltens geboten ist,
- der Abbau von Überbedienungen und Parallelverkehren sowie
- der verstärkte Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen zu Zeiten und in Räumen mit geringer Nachfrage.

Insgesamt ist es gelungen, das ÖPNV-Angebot bedarfsorientiert auf dem Niveau des Jahres 2008 zu optimieren. Die Betriebsleistung im straßengebundenen ÖPNV nach § 42 PBefG wird nach Umsetzung des NVP Ennepe-Ruhr wie bisher bei rund 10,9 Mio. Wagenkilometer jährlich liegen. Hiervon entfallen nahezu unverändert rund 0,4 Mio. Wagenkilometer auf den Straßenbahn- und rund 10,5 Mio. Wagenkilometer auf den Busbetrieb.

Hinzu kommen die Gebiete, die ergänzend über bedarfsgesteuerter Bedienungsformen (AST, Taxibus, Bürgerbus) erschlossen werden sollen.

Im Hinblick auf die finanzielle Belastung des Ennepe-Ruhr-Kreises wird davon ausgegangen, dass sich der Zuschussbedarf der Verkehrsunternehmen in den kommenden Jahren leicht erhöht, da die zu erwartende Steigerungen der Betriebskosten vermutlich nur teilweise durch steigende Fahrgeldeinnahmen aufgefangen werden können.

10.3 Infrastrukturkonzept/ Investitionsplanung

10.3.1 Maßnahmen im SPNV

Der Ennepe-Ruhr-Kreis verfolgt im Rahmen der Verkehrsinfrastrukturplanung des Landes Nordrhein-Westfalen und des VRR folgende Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie der Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV:

■ **Tabelle 76:** Geplante Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im SPNV

Projekt/ Bezeichnung	**Bemerkung**	**Vorhaben-Nr. IGVP und Einstufung**	**Ges. Kosten (in Mio. €)**	**NKQ**	***Anmerkung des Kreises***
Ausbau S 5 Dortmund – Witten – Hagen	Signaltechnischer Ausbau und Verlegung/ Neubau von Haltestellen, u. a. Witten – Universität u. Do-Kruckel/ Wit-Rüdinghausen	11041, Stufe 2	31	0,45	*Übernahme*
Reaktivierung des SPNV auf der linken Ruhrseite zwischen Witten, Oberwengern und Hagen-Eckesey	Erschließung der Stadtteile Witten-Bommern und Wetter-Wengern	11145; Stufe 2	85	-0,57	*Übernahme bei Führung über Wetter Bf.*
mittel- bis langfristig: zweigleisiger Ausbau der Volmetalbahn (RB 52) zwischen Dortmund, Hagen und Brügge	Attraktivierung des gesamzten Steckenabschnitts durch Reisezeitverkürzung und 30-Min.-Takt zumindest in der HVZ	11040; Stufe 2	151	-0,42	*Übernahme*
kurz-bis mittelfristig: bedarfsgerechter Ausbau des Abschnittes Dortmund – Herdecke – Hagen als Voraussetzung für einen 30-Min.-Takt und zur Reisezeitverkürzung	Nachbewertung des Abschnittes Dortmund – Herdecke – Hagen hat zur Verbessserung des NKQ geführt				*Darstellung als gesonderte vordringliche Maßnahme mit höheren Realisierungschancen*

Erläuterungen:
- Stufe 1 bezieht sich auf Vorhaben bis 2015
- Stufe 2 bezieht sich auf Vorhaben nach 2015; Neubewertung dieser Vorhaben bei Fortschreibung des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans NRW

NKQ Nutzen-Kosten-Quotient

- **Tabelle 77:** Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte, Anmeldung des Ennepe-Ruhr-Kreises zum NVP des VRR 2008

Projekt/ Bezeichnung	**Bemerkung**	**Berücksicht. im Landespr. nach § 13 ÖPNVG**	**Berücksicht. im VRR-Förderpr. nach § 12 ÖPNVG**	**Ges. Kosten (in Mio. €)**	**Geplanter Maßnahmenbeginn**
ZOB am Hbf. Witten	Realisierung bis 2010		X	3,35	2008
Modernisierung des Hbf. Witten	Bahnhofsausbau außerhalb des bestehenden MOF	Aufnahme beantragt		1,2	2012
barrierefreier Zugang S-Bahnhof Witten-Annen Nord	Bahnhofsausbau außerhalb des bestehenden MOF	Aufnahme beantragt		2,65	2013
Ausbau des Bahnhofs Ennepetal (Vorhabenträger DB Station & Service)	bewilligte MOF-Maßnahme Realisierung durch DB	X		2,37	2010
ZOB am Bahnhof Wetter	bewilligt			0,405	2009
Erweiterung der P&R-Anlage am Bahnhof „Hattingen (Ruhr) Mitte“	neu				
Modernisierung und barrierefreie Nachrüstung (Aufzüge, Rampen) der S-Bahnhöfe auf Gevelsberger Stadtgebiet, vorrangig Gev.-Hbf. und Gev.-Knapp	Vorschläge sind bereits im derzeitigen NVP enthalten, dagegen fehlen im Anlageband die P+R-Anlagen Gev.-Kipp (14 P+R-Plätze) und Gev.-Knapp (66 P+R-Plätze)				
Anschlusssicherung S-Bahn/ Bus am Hbf. Gevelsberg	neu				
Sanierung des Mittelbahnsteigs am Bahnhof Herdecke	neu Abrundung der laufenden Maßnahmen zur städtebaulichen und verkehrlichen Aufwertung des Bahnhofs Herdecke				
barrierefreie Nachrüstung des RE-Bahnsteigs am Bf. Schwelm (Aufzug)	neu				

10.3.2 Kommunale Schienenstrecken unter Berücksichtigung der IGVP NRW

Beim Ausbau kommunaler Schienenstrecken verfolgt der Ennepe-Ruhr-Kreis gemeinsam mit der Stadt Witten eine weitere Attraktivierung der Straßenbahnlinie 310 zwischen Bochum Hbf., Bochum-Langendreer und Witten. Hierzu sind folgende Maßnahmen vorgesehen, die auch Bestandteil des Infrastrukturbedarfsplans NRW sind:

- **Tabelle 78:** Geplante Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im kommunalen Schienenverkehr

Projekt/ Bezeichnung	**Vorhaben-Nr. IGVP**	**Ges. Kosten (in Mio. €)**	**NKQ**	**Bemerkung**	***Einstufung im Bedarfsplan Schiene NRW***
Ausbau/ Ertüchtigung der Straßenbahnlinie 310 zwischen Witten Heven und Witten Crengeldanz	11146			z. T. realisiert, Abschnitt Heven-Bahnhofstr. steht noch aus, Fördermittel ggf. verbraucht	*Indisponibel*
Neubau Straßenbahnlinie 310 zwischen Bochum Unterstraße und Witten Crengeldanz inkl. Verlängerung bis Bahnhof Langendreer	11153	37,36	1,67	(teilweise) Ersatz des Busverkehrs zwischen Witten und Langendreer, Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet	*Stufe 1*
Verlängerung der Straßenbahnlinie 310 von Heven bis Freizeitzentrum Kemnade	11147	10,1	-0,30	Stadt Bochum hat Verlängerung der U35 über FH bis FZK inzwischen aufgegeben	*Stufe 2*

Die folgenden Maßnahmen zum Ausbau der Straßenbahnlinie 310 in Witten und Bochum-Langendreer sind im Bewertungsranking ÖPNV für das Jahresförderprogramm 2010 ff enthalten:

- Witten: Bau von vier Bahnübergangssicherungen (Antragsteller: BOGESTRA); Gesamtkosten 606.000 Euro, zuwendungsfähige Kosten 206.000 Euro, Zuwendungen 175.100 Euro
- Witten: Beschleunigung der Straßenbahnlinie 310 (Antragsteller: Stadt Witten); Gesamtkosten 2.794.000 Euro, zuwendungsfähige Kosten 2.794.000 Euro, Zuwendungen 2.374.900 Euro
- Bochum/ Witten: Erweiterung der Straßenbahnlinie 302/ 310 in Bochum-Langendreer (Antragsteller: BOGESTRA): Gesamtkosten 36.108.000 Euro, zuwendungsfähige Kosten 36.108.000 Euro, Zuwendungen 30.691.800 Euro
- Witten: Beschleunigung der Straßenbahnlinie 310 in Witten, Abschnitt A (Marienhospital bis Crengeldanz); Gesamtkosten 10.000.000 Euro, zu-

wendungsfähige Kosten 10.000.000 Euro, Zuwendungen 8.500.000 Euro)

10.3.3 Betriebshöfe und technische Infrastruktur

Zur Umsetzung des im NVP festgelegten Leistungsangebotes, zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs und zur Einhaltung der Qualitätsstandards müssen die den Ennepe-Ruhr-Kreis bedienenden Verkehrsunternehmen eine entsprechende betriebliche und technische Infrastruktur vorhalten. Hierzu gehören neben den entsprechenden Haltestellenausstattungen und der für den Straßenbahnbetrieb notwendigen Infrastruktur eine angemessene Betriebsleitstelle sowie Sicherheits- und Navigationssysteme.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis verfolgt in Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten das Ziel, langfristig alle zentralen Verknüpfungspunkte im Kreisgebiet mit einer dynamischen Fahrgastinformation auszurüsten. Dies setzt voraus, dass die Verkehrsunternehmen durch ein RBL-System aktuelle Informationen über die Fahrplanlage generieren.

Weiterhin sind für einen ordnungsgemäßen Betrieb auch zukünftig Betriebshöfe mit Werkstätten und Fahrzeugabstellhallen in angemessener Größe mit angemessener Ausstattung vorzuhalten. Dies betrifft im Ennepe-Ruhr-Kreis

- den Betriebshof der VER am Wuppermannshof in Ennepetal sowie
- den Betriebshof der BOGESTRA in der Crengeldanzstraße in Witten.

Die Betriebshöfe sollten so dimensioniert sein, dass sie eine Fahrzeugreserve von 10 % ermöglichen. Vor dem Hintergrund der geplanten Leistungsumschichtung von der BOGESTRA zur VER ist zu prüfen, ob die Betriebshofkapazitäten am Standort Ennepetal erweitert werden müssen.

10.3.4 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Die während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes geplanten Maßnahmen zum Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur werden in folgende **Maßnahmenfelder** differenziert für alle Städte dargestellt:

- Modernisierung von Verknüpfungspunkten,
- Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung des Angebotskonzeptes,
- Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des barrierefreien ÖPNV im Kreisgebiet,
- Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Erschließungswirkung.

Die erforderlichen Mindestausstattungsstandards ergeben sich aus ihrer Kategorie und den zugeordneten Ausstattungsmerkmalen, die in der Leitlinie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Kapitel 2.5.3.1) festgelegt sind. Die entsprechenden Kategorien sind bei den Haltestellen angegeben.

Die Zuständigkeit zur Umsetzung dieser Maßnahmen wird durch mehrere Verantwortlichkeiten (Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen) getragen.

10.3.4.1 Stadt Breckerfeld

Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Erschließungswirkung

Maßnahme I.1	**Haltestelle „Windmühlenstraße“**
Beschreibung	■ Einrichtung einer neuen Haltestelle an der L 528 zur Verbesserung der Bedienung des Versorgungsbereichs an der Windmühlenstraße ■ Ausbau der Haltestelle entsprechend den Anforderungen im Leitbild.

Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des barrierefreien ÖPNV

Maßnahme I.2	**Verbesserug der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes mit vordringlicher Priorität**
Beschreibung	■ Breckerfeld Busbahnhof (Kategorie D) ■ Breckerfeld Schule (Kategorie E) ■ Breckerfeld Rathaus (Kategorie E) ■ Breckerfeld (Kategorie E) ■ Delle (Kategorie F) ■ Zurstraße (Kategorie E) ■ Wengeberg-Penningckweg (Kategorie F) ■ Jakobusweg (Kategorie G)

10.3.4.2 Stadt Ennepetal

Modernisierung von Verknüpfungspunkten

Maßnahme I.1	**Neugestaltung des Verknüpfungspunktes „Ennepetal Busbahnhof“ (Kategorie C)**
Beschreibung	Für die Neugestaltung ergibt sich folgendes Anforderungsprofil: ■ Realisierung von 8 Halteplätzen, davon 5 für Gelenkbusse und 4 Betriebshalteplätze für Pausenzeiten, wenn möglich auf der bestehenden Betriebsfläche ■ Optimierung der Organisation des Busbahnhofes und der Zu- und Abfahrt ■ barrierefreie, moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung in Anlehnung an die Neugestaltung der Voerder Straße ■ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste ■ Integration eines Gebäudes für Fahrgastservice, Betriebs- und Sicherheitsdienst Maßnahme im Ranking des Jahresförderprogramm 2010 ff: (Gesamtkosten: 3.101.400 Euro, zuwendungsfähige Kosten: 2.882.400 Euro, Zuwendungen: 2.450.000 Euro)

Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des barrierefreien ÖPNV

Maßnahme I.2	**Barrierefreier Ausbau der Haltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes mit vordringlicher Priorität**
Beschreibung	■ Voerde-Mitte (Kategorie D) ■ Häufgen (Kategorie E) ■ Gymnasium (Kategorie E) ■ Polizeistation (Kategorie E) ■ Berufskolleg (Kategorie E) ■ Quabecke (Kategorie E) ■ Esbecke (Kategorie E) ■ Altenvoerde (Kategorie E) ■ Klutert (Kategorie E) ■ Ennepetal Voerde (Kategorie E)

Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Erschließungswirkung

Maßnahme I.3	**Haltestelle „Hembecker Talstraße“ (Kategorie G)**
Beschreibung	Verlegung in Richtung Wohngebiet, niederflurgerechter Ausbau, Wartehallen

Im Jahresförderprogramm 2009 ist die Einrichtung von Wartehallen in Ennepetal, Gevelsberg und Witten enthalten (Gesamtkosten 50.000 Euro, zuwendungsfähige Kosten 50.000 Euro, Zuwendungen 43.000 Euro).

10.3.4.3 Stadt Gevelsberg

Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des barrierefreien ÖPNV

Maßnahme I.1	**Barrierefreier Ausbau der Haltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes mit vordringlicher Priorität**
Beschreibung	Folgende Haltestellen sollen zeitnah in Zusammenhang mit laufenden und geplanten Oberbausanierungen ausgebaut werden: ■ Hundeicken (Kategorie E) ■ Kirchwinkelstraße (Kategorie E) ■ Bergstraße (Kategorie E) ■ Hagebölling (Kategorie F) ■ Peddinghaus (Kategorie E) ■ Frielinghausen (Kategorie E) Maßnahmen im Jahresförderprogramm 2009 beantragt
	Erarbeitung eines grundlegenden Ausbaukonzeptes für die Haltestelle: ■ Gevelsberg Hbf. (Kategorie C)
	Folgende Haltestellen sind darüber hinaus auszubauen: ■ Schulzentrum West (Kategorie E) ■ Allee (Kategorie E) ■ Hammerstraße (Kategorie E) ■ Sozialzentrum (Kategorie F) ■ Musikschule (Kategorie F)
	Folgende Haltestellen sind in Zusammenhang mit geplanten Umbaumaßnahmen auszubauen: ■ Gesundheitszentrum (Kategorie G): Umbau B 7 (ca. ab 2010) ■ Haufe (Kategorie E): Umbau B 7 (ca. ab 2010) ■ Poeten (Kategorie E): Umbau B 7 (ca. ab 2009) ■ Neue Haltestelle Am Schultenhof: Umbau B 7 (ca. ab 2011) ■ Talstraße (Kategorie E): Umbau B 7 (ca. ab 2011) ■ Gevelsberg Vogelsang (Kategorie E): Umbau B 7 (ca. ab 2011)
	Folgende Haltestellen sollen in Zusammenhang mit der geplanten L 702n bzw. dem letzten Teilstück des Neuordnungskonzeptes für die innerstädtische Verkehrsführung ausgebaut werden: ■ Gevelsberg Lusebrink (Kategorie D) ■ Gevelsberg Mitte (Kategorie E) ■ Gevelsberg Rathaus (Kategorie D)

10.3.4.4 Stadt Hattingen

Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung des Angebotskonzeptes

Maßnahme I.1	**Bushaltestellen**
Beschreibung	■ Hattingen S neuer Standort (beide Richtungen) ■ Engelbertstraße/ Kreisstraße (beide Richtungen) ■ Schulzentrum (am Standort Schulbushaltestellen in der Lindstockstraße) und zusätzlich Toilette für Fahrpersonal ■ südliche Nordstraße in Nähe Feldstraße/ Holthauser Straße (für Linie 359) ■ Heiskampstraße (ersetzt die entfallende Haltestelle „Im Vogelsang“) (beide Richtungen; für Linie 315)

Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des barrierefreien ÖPNV

Maßnahme I.2	**Barrierefreier Ausbau der Haltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes mit vordringlicher Priorität**
Beschreibung	■ Denkmalstraße, Straßenbahnhaltestelle (Fahrbahnanhebung zum barrierefreien Einstieg) (Kategorie A) ■ Henrichshütte (Kategorie D/E) ■ Nordstraße (Kategorie E) ■ Raabestraße (Kategorie F) ■ Schulenburg (Kategorie F) ■ Am Vinckenbrink (Kategorie F) ■ Eichholzstraße (Kategorie F) ■ Pestalozzistraße (Kategorie F) ■ Blumenweg (Kategorie F) ■ Hermannstraße, Haltepositionen Linie 335 (Kategorie E)
	Maßnahmen im Jahresförderprogramm 2009 (Gesamtkosten: 260.000 Euro, zuwendungsfähige Kosten 260.000 Euro, Zuwendungen 221.000 Euro): ■ Denkmalstraße, Bushaltestelle (Kategorie F) ■ Haydnstraße (Kategorie F) ■ Im Tal (Kategorie F) ■ In der Delle (Kategorie E) ■ Rauendahl (Kategorie F) ■ Rauendahlstraße (Kategorie E) ■ Jenaer Straße (Kategorie F) ■ Bergknappenstraße (Kategorie G) ■ Regerstraße (Kategorie F) ■ Hochstraße (Kategorie F) ■ Königsteiner Straße (Kategorie G)

10.3.4.5 Stadt Herdecke

Modernisierung von Verknüpfungspunkten

Maßnahme I.1	**Verknüpfungspunkt „Bahnhof/ ZOB“**
Beschreibung	■ Umbaumaßnahme Bahnhofsumfeld, Bahnsteige und Zuwege ■ Bushaltestelle Herdecke Bahnhof/ ZOB

Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung des Angebotskonzeptes

Maßnahme I.1	
Beschreibung	■ Einrichtung neuer Haltestellen an der Brücke Hellbracke, am Sportplatz Kalkheck und im Bereich Hauptstraße/ An der Walkmühle ■ Einrichtung einer neuen Haltestelle Westfalia (zwei Abfahrtspositionen) bei entsprechenden Fahrgastpotenzialen und Änderung der Linienführung durch das neue Stadtquartier ■ Einrichtung einer neuen Haltestellenposition „Herdecke Rathaus“ in der Goethestraße (im Zusammenhang mit der neuen Anfahrt zum Bahnhof Herdecke)

Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des barrierefreien ÖPNV

Maßnahme I.2	
Beschreibung	Umbau der Haltestellen ■ Herdecke Mitte (zwei Abfahrtspositionen) (Kategorie D) ■ Westende Gemeinschaftskrankenhaus (eine Abfahrtsposition) (Kategorie D) ■ Mozartweg (zwei Abfahrtspositionen) (Kategorie E) ■ Herdecke Kirche (eine Abfahrtsposition) (Kategorie E) ■ Schanze (zwei Abfahrtpositionen) (Kategorie D) ■ Auf den Brennen (zwei Abfahrtpositionen) (Kategorie F) ■ Nacken (eine Abfahrtposition) (Kategorie E) ■ Brüninghausstraße (zwei Abfahrtpositionen) (Kategorie F)

10.3.4.6 Stadt Schwelm

Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung des Angebotskonzeptes

Maßnahme I.1	**Haltestelle „Schwelm Realschule“ (Kategorie F)**
Beschreibung	■ Umbau der Wendeschleife zur Vermeidung der Behinderung der Busse untereinander ■ Einrichtung einer Toilette an der Haltestelle
Maßnahme I.2	**Bereich „In der Graslake/ Dieselstraße (Wuppertal)“**
Beschreibung	■ Einrichtung von zwei zusätzlichen Haltestellen im Bereich In der Graslake und Dieselstraße (Wuppertal), und evtl. Jesinghauser Straße/ Ochsenkamp (je nach Festlegung des genauen Linienweges) ■ zunächst als provisorische Haltestellen, endgültige Entscheidung nach Ende des Probebetriebes

Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des barrierefreien ÖPNV

Maßnahme I.4	**Barrierefreier Ausbau der Haltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes mit vordringlicher Priorität**
Beschreibung	■ Schwelm Bahnhof (Kategorie C) ■ Schwelm Markt (Kategorie D) ■ Kreishaus in Richtung Stadtmitte (Kategorie D) ■ Möllenkotten (Kategorie E) ■ Potthoffstraße (Kategorie E) ■ Nordstraße (Kategorie E) ■ Schwelm Friedhof (Kategorie E) ■ Helios-Klinikum (Kategorie D) ■ Brunnen-Süd (Kategorie F) ■ Schwelm Realschule (Kategorie F)

10.3.4.7 Stadt Sprockhövel

Modernisierung von Verknüpfungspunkten

Maßnahme I.1	**Haltestelle „Niedersprockhövel Kirche“ (ZOB Niedersprockhövel)**
Beschreibung	■ Verbesserung der Fahrgastinformation durch Aufstellen einer statischen Vorankündigungstafel ■ Errichtung eines Wartehäuschens

Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des barrierefreien ÖPNV bzw. zur Modernisierung von Haltestellen

Maßnahme I.2	
Beschreibung	An folgenden Haltestellen ist eine Verbesserung der Ausstattung und, soweit im Bestand eine bauliche Veränderung möglich ist, die Verbesserung des barrierefreien ÖPNV (Zugang Haltestelle und Fahrzeug) vorzusehen: ■ Sägewerk (Kategorie E): Errichtung eines Wartehäuschens ■ Kaninchenweg (Kategorie E): Verbesserung der Beleuchtung ■ Gedulder Weg – Ecke Starenweg, Fahrtrichtung Niedersprockhövel (Kategorie E): Grunderwerb und Errichtung eines Wartehäuschens ■ Gedulder Weg – an der Hattinger Straße (Kategorie E): Errichtung eines Wartehäuschens ■ Üllendahl – Fahrtrichtung Gevelsberg und Haßlinghausen (Kategorie F): Erneuerung des Betonwartehäuschens; fahrgastfreundlicher und ggf. behindertengerechter Umbau der Haltestellenbucht ■ Stefansbecke – an der Gevelsberger Straße, beidseitig (Kategorie F): Erneuerung der Wartehäuschen, fahrgastfreundlicher und ggf. behindertengerechter Umbau der Haltestellen ■ Beermannshaus (Kategorie F): Erneuerung des Betonwartehäuschens; fahrgastfreundlicher und ggf. behindertengerechter Umbau der Haltestellenbucht ■ In der Stefansbecke (Kategorie G): Errichtung eines Wartehäuschens ■ Schlagbaum (Kategorie G): Errichtung eines Wartehäuschens ■ Hiddinghausen Wendeschleife (Kategorie G): Entfernen des vorh. Betonwartehäuschens und Ersatz durch Überdachung an anderer Stelle; fahrgastfreundlicher und ggf. behindertengerechter Umbau der Haltestellen

10.3.4.8 Stadt Wetter

Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung des Angebotskonzeptes

Maßnahme I.1	**Einrichtung neuer Haltestellen**
Beschreibung	■ „Auf der Bleiche“ (Bedienung durch Linien 592 und 593) sowie ■ „Zum Viadukt“ (Bedienung durch Linie 593)

Modernisierung von Verknüpfungspunkten

Maßnahme I.2	**Verknüpfungspunkt „Bahnhof/ ZOB“ (Kategorie C)**
Beschreibung	Neubau ZOB mit B+R-Anlage, Baubeginn Mai 2009 (Jahresförderprogramm 2009; Gesamtkosten 620.000 Euro, zuwendungsfähige Kosten: 614.800 Euro, Zuwendungen 522.600 Euro)

Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des barrierefreien ÖPNV

Maßnahme I.3	**Barrierefreier Ausbau der Haltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes mit vordringlicher Priorität**
Beschreibung	■ Wetter Loh, Fahrtrichtung Wetter Bahnhof (Kategorie D) ■ Voßhöfener Straße, Fahrtrichtung Witten (Kategorie E) ■ Realschule/ Harkortsee (Kategorie E) ■ Transformator (Kategorie G)

Im Jahresförderprogramm 2009 ist die Einrichtung von Wartehallen im Stadtgebiet enthalten (Gesamtkosten 31.000 Euro, zuwendungsfähige Kosten 31.000 Euro, Zuwendungen 26.400 Euro). Dies betrifft die Haltestellen Grundschöttel (Richtung Gevelsberg), Harkortsee/ Realschule und Danziger Straße.

Für die Folgejahre werden Mittel für folgende Haltestellen beantragt: Am Brönken (Richtung Haßlinghausen), Albringhausen-Dorfschänke (Richtung Haßlinghausen), Ringstraße (Richtung Wetter Bf.).

Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Erschließungswirkung

Maßnahme I.4	**Haltestelle „Rechenzentrum Volmarstein“**
Beschreibung	Bedienung durch Linie SB 38

10.3.4.9 Stadt Witten

Modernisierung von Verknüpfungspunkten und Ausbau von Haltestellen

Maßnahme I.1	**Verknüpfungspunkt „ZOB"; Witten Hbf./ Witten Rathaus**
Beschreibung	Neubau/ Umbau, Verlagerung des ZOB zum Hauptbahnhof
Maßnahme I.2	**Haltestelle „Universität Witten/ Herdecke"**
Beschreibung	Ausstattung mit Wartehallen
Maßnahme I.3	**Haltestelle „Holzkamp Gesamtschule"**
Beschreibung	Sicherung der störungsfreien Bedienung der Schulbushaltestelle, Ausbau der Abfahrtsposition Richtung Witten Innenstadt

Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung des Angebotskonzeptes

Maßnahme I.4	
Beschreibung	■ neue Haltestellen in Stockum „Gerdesstraße", „Himmelohstraße", „Weizenkamp", „Gerdeshof" und „Rüggenweg" ■ neue Haltepositionen an der Haltestelle Bachstraße ■ neue Halteposition an der Haltestelle Witten-Annen S ■ neue Haltestelle im Vormholzer Ring (Karl-Legien-Straße, Zu den Eichen, Heinrich-Imbusch-Straße) ■ neue Abfahrtsposition für die Linie NE 17 an den Haltestellen Herbeder Straße, Heven Hellweg, Friedrich-List-Straße, Hardel, Sprockhöveler Straße, Bachstraße ■ neue Endhaltestelle in der Wende Große Borbach ■ ggf. Einrichtung einer neuen Haltestelle auf dem Karl-Marx-Platz

Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des barrierefreien ÖPNV

Maßnahme I.5	**Barrierefreier Ausbau der Haltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes mit vordringlicher Priorität**
Beschreibung	Folgende Haltestellen sind bereits teilweise barrierefrei ausgebaut. Es wird ein vollständiger barrierefreier Ausbau angestrebt: ■ Witten Rathaus (Kategorie C): Fertigstellung der niederflurgerechten Haltestelle auf der Ostseite nach Verlegung des ZOB; Neubau eines Wetterschutzes ■ Heven Hellweg (Kategorie A): mittelfristige Umgestaltung der Straßenbahnhaltestelle durch BOGESTRA; barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle in Richtung Universität
	Für folgende Haltestellen ist der barrierefreie Ausbau bis Ende 2010 vorgesehen: ■ Witten Hbf. (Kategorie C): Umbaumaßnahme läuft; Fertigstellung Ende 2010 ■ Bahnhofstraße (Kategorie D): Haltepositionen in der Bergerstraße werden in Zusammenhang mit dem ZOB umgestaltet
	Folgende Haltestellen sollen mittelfristig barrierefrei ausgebaut erden: ■ Herbede Mitte (Kategorie D) ■ Witten-Annen S (Kategorie D) ■ Johannisstraße (Kategorie D) ■ Sprockhöveler Straße (Straßenbahnhaltestelle) (Kategorie A) ■ Holzkamp Gesamtschule (Kategorie D) ■ Holzkampstraße (Kategorie E) ■ Rudolf-König-Straße (Kategorie E) ■ Schleiermacherstraße (Kategorie E) ■ Breite Straße (Straßenbahnhaltestelle) (Kategorie A) ■ Crengeldanz (Kategorie E)
	Für folgende Haltestellen wird darüber hinaus aufgrund der Fahrgastfrequentierung ein barrierefreier Ausbau vorgeschlagen: ■ Bruchschule (Kategorie D/E) ■ Heven Dorf (Kategorie D/E) ■ Husemann-Sporthalle (Kategorie E)

Im Jahresförderprogramm 2009 sind Haltestelleneinrichtungen im Stadtgebiet enthalten (Gesamtkosten 1.310.000 Euro, zuwendungsfähige Kosten 1.310.000 Euro, Zuwendungen 1.113.500 Euro).

Im Jahresförderprogramm 2008 ist folgende Maßnahme enthalten: Bau des ZOB am Hauptbahnhof Witten (Gesamtkosten 3.350.000 Euro, zuwendungsfähige Kosten 3.350.000 Euro, Zuwendungen 2.850.000 Euro).

Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Erschließungswirkung

Maßnahme I.6	**Haltestelle „Vormholzer Straße/ Gustav-Knepper-Weg“**
Beschreibung	Einrichten einer neuen Haltestelle

10.3.5 Park&Ride-Anlagen

Park&Ride-Anlagen sind überwiegend an Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV und der S-Bahn eingerichtet. Der kontinuierliche Ausbau von Park&Ride-Anlagen gehört zu einem wichtigen Anliegen des VRR und seiner Städte und Kreise. Dabei sollen neben dem Ausbau bzw. der Regulierung bestehender Anlagen auch bei Bedarf neue Standorte entwickelt werden.

Im Ennepe-Ruhr-Kreis haben mittlerweile alle kreisangehörigen Städte mit Schienenanschluss an zentralen Haltepunkten des SPNV Park&Ride-Anlagen errichtet. Planungen zum Ausbau bestehen am Bahnhof in Herdecke.

10.3.6 Bike&Ride-Anlagen

Die Bereitstellung von Bike&Ride-Anlagen soll an Verknüpfungspunkten und wichtigen Haltestellen bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Dabei sind auch „bikey"-Fahrradboxen zu berücksichtigen, die auf Initiative des VRR schon am Hauptbahnhof Witten und am Bahnhof Witten Annen-Nord eingerichtet worden sind.

Eine Verbesserung des Bike&Ride-Angebotes ist aktuell für Hattingen am neuen ZOB Hattingen-Mitte vorgesehen.

10.3.7 Beschleunigungsmaßnahmen

Zur Verkürzung der Reisezeiten mit dem ÖPNV, zur flüssigen Betriebsabwicklung des ÖPNV sowie zur Vermeidung von Verspätungen sind an den Problemstellen geeignete Maßnahmen zu treffen.

Maßnahme B.1	**LSA an Knotenpunkten**
Beschreibung	■ Hattingen, Knotenpunkt Nierenhofer Str. L924/ Südring: Bau einer LSA zur besseren Abwicklung für links in die Nierenhofer Straße einbiegende Busse der Linie 141 ■ Hattingen, Einfahrt von der Martin-Luther-Straße als Linksabbieger in den neuen ZOB: Bevorrechtigung bzw. Verlängerung der Grünphase für abbiegende Busse

Maßnahme B.2	**Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr**
Beschreibung	Zur Verkürzung der Reisezeit sind folgende Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen: ■ alternative Linienwege für den ÖPNV zur Umfahrung verspätungsanfälliger Abschnitte ■ möglichst kurze Umsteigewege an Verknüpfungshaltestellen zwischen Buslinien sowie zum SPNV oder bei P+R- und B+R-Plätzen ■ fahrplantechnische Optimierung der Verknüpfungszeiten ■ Einführung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems bei den Verkehrsunternehmen (u. a. als fahrzeugseitige Voraussetzung für die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen)

10.3.8 Maßnahmen im Straßenraum und betriebliche Infrastruktur

Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen betreffen Problempunkte im allgemeinen Straßenraum bzw. der betrieblichen Infrastruktur, die den ÖPNV-Betrieb beeinträchtigen (z. B. durch Verspätungen oder Umwegfahrten).

Ennepetal

Maßnahme S.1	**Bereich Wuppermannstraße**
Beschreibung	Aufgabe der „rechts-vor-links“-Regelung
Maßnahme S.2	**Bereich Kirchstraße**
Beschreibung	Verbesserung des Straßenzustandes

Gevelsberg

Maßnahme S.1	**Bereich Clemens-Bertram-Straße**
Beschreibung	Verringerung der Konflikte mit dem Individualverkehr
Maßnahme S.2	**Bereich Oberbraker Weg, Unterbraker Weg**
Beschreibung	Ausbau der Straßen

Herdecke

Maßnahme S.1	**Wendeschleife „Herrentisch“**
Beschreibung	Umgestaltung einschließlich einer Toilettenanlage für den Fahrdienst

Schwelm

Maßnahme S.1	**Eisenbahnbrücke Linderhauser Straße/ Hattinger Straße**
Beschreibung	Anpassung der Durchfahrungshöhe, ggf. Abriss der Brücke

Sprockhövel

Maßnahme S.1	**Brückenbauwerk Gedulder Weg**
Beschreibung	Anpassung Durchfahrungshöhe durch Absenken der Straßenoberfläche

Wetter

Maßnahme S.1	**Wendemöglichkeit am Hax**
Beschreibung	Schaffung einer Wendemöglichkeit am Hax

Witten

Maßnahme S.1	**Billerbeckstraße/ Hevener Straße/ Steinhügel**
Beschreibung	Umbau der Verkehrsinsel im Kreuzungsbereich Hevener Straße/ Steinhügel und Einrichtung eines Halteverbots im Kreuzungsbereich Steinhügel/ Billerbecker Straße zur Gewährleistung der Befahrbarkeit mit Gelenkbus (GL)
Maßnahme S.2	**Große Borbach**
Beschreibung	Öffnung des Zugangs zur Straße Kohlensiepen und Linksabbiegen aus der Straße Kohlensiepe zur Straße Große Borbach zur Gewährleistung der Wendemöglichkeit mit Standardlinienbus (SL)
Maßnahme S.3	**Kesselstraße/ Kronenstraße**
Beschreibung	Sicherung der Befahrbarkeit mit GL und SL im Gegenverkehr, insbesondere im Kurvenbereich, und an der Kreuzung Breite Straße/ Kesselstraße
Maßnahme S.4	**Wendeschleife „Stockumer Bruch“**
Beschreibung	Sicherung der Befahrbarkeit mit SL
Maßnahme S.5	**Wendeschleife „Am Hang“**
Beschreibung	Sicherung der Befahrbarkeit mit GL durch Anpassung des Untergrunds, um insbesondere im Schulverkehr flexibel auf Änderungen reagieren zu können
Maßnahme S.6	**Vormholzer Straße**
Beschreibung	Umbau der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

10.4 Fahrzeugbedarf und -ausstattung

Zur Umsetzung des im Nahverkehrsplan festgelegten Leistungsangebotes inkl. der im Angebotskonzept festgelegten regionalen und lokalen Maßnahmen werden im Ennepe-Ruhr-Kreis (ohne erforderliche Fahrzeugreserve) 221 Fahrzeuge benötigt. Dies sind 10 Fahrzeuge mehr als im Bestandsfahrplan 2007.

Dabei ist der Fahrzeugeinsatz in der Spitzenstunde mit Subunternehmereinsatz, jedoch ohne Fahrzeugreserve zugrunde gelegt. Bei kreisgrenzenüberschreitenden Linien ist dieser anteilmäßig für den Einsatz im Kreisgebiet
ermittelt.

Für die Verkehrsunternehmen ergibt sich folgendes Bild, wobei sich durch die Veränderung der Fremdleistungsquote Abweichungen ergeben können:

■ **Tabelle 79:** Fahrzeugbedarf (Einsatz im Kreisgebiet)

Fahrzeugtyp	**VER**		**BOGESTRA**		**HST**		**WSW**		**BVR**	
	heute	**Zuk.**	**heute**	**Zuk.**	**heute**	**Zuk.**	**heute**	**Zuk.**	**heute**	**Zuk.**
Straßenbahn	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-
Gelenkbus	27	28	25	25	17	15	4	4	-	-
Standardbus	66	80	42	37	5	5	2	2	9	9
Schnellbus	6	8								
Midibus	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-
Kleinbus	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
ingesamt	**104**	**121**	**70**	**65**	**22**	**20**	**6**	**6**	**9**	**9**

Die für die eingesetzten Fahrzeuge relevanten Qualitäts- und Ausstattungsstandards sind der Leitlinie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Kapitel 2.5.3.1) zu entnehmen.

10.5 Regie- und Vertriebssystem

Die den Ennepe-Ruhr-Kreis bedienenden Verkehrsunternehmen sind bereits heute mit umfassenden verbund- und aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrleistungen betraut. Hierzu gehören Aufgaben

- der Planung und Koordinierung,
- des Finanzmanagement,
- des Marketings und Vertriebs

zur Erfüllung verbundrelevanter Standards, zu deren Einhaltung die Unternehmen aufgrund des Einnahmeaufteilungsvertrages und des Kooperationsvertrages einschließlich der zur Durchführung dieser Verträge ergangenen Richtlinien des VRR und der Nahverkehrspläne verpflichtet sind.

An den zur Erbringung einer ausreichenden Vertriebsleistung notwendigen mobilen und ortsfesten Einrichtungen soll festgehalten werden, um dem Wunsch der Kunden nach einer stärkeren persönlichen Beratung nachzukommen. Dies betrifft insbesondere die Kundencenter der VER in Ennepetal und der BOGESTRA in Hattingen und Witten, aber auch das dichte Netz der vorhandenen sonstigen Verkaufsstellen, die die Verkehrsunternehmen über Verträge mit dem Einzelhandel in zentralen Ortslagen vorhalten. Hiervon betreibt allein die VER 20 im Kreisgebiet.

Bei der Weiterentwicklung des Informationssystems erhalten die neuen Medien neben dem klassischen Printfahrplan eine immer größere Bedeutung. Mit der elektronischen Fahrplanauskunft EFA und dem Angebot der „Schlauen Nummer“ haben die Verkehrsunternehmen im VRR frühzeitig auf die geänderten Kundenbedürfnisse reagiert. Eine weitere neue Aufgabe der Verkehrsunternehmen liegt in der kontinuierlichen Weiterentwicklung ihres Internetauftritts.

Die Linien im Entwicklungskonzept erhalten teilweise neue Liniennummern.

■ **Tabelle 80:** Linienübersicht – Entwicklungskonzept

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
SPNV												
RE 4	Dortmund – Witten – Hagen – Ennepetal – Schwelm – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach – Aachen	T60	T60	T60	RE 4	Dortmund – Witten – **Wetter –** Hagen – Ennepetal – Schwelm – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach – Aachen	Ebene 0	T60	T60	T60	**zusätzlicher Halt in Wetter Bf. wird angestrebt**	DB Regio NRW GmbH
RE 7	Krefeld – Neuss – Solingen Hbf. – Wuppertal – Schwelm – Ennepetal – Hagen (– Rheine)	T60	T60	T60	RE 7	Krefeld – Neuss – Solingen Hbf. – Wuppertal – Schwelm – Ennepetal – Hagen (– Rheine)	Ebene 0	T60	T60	T60	keine Änderungen	DB Regio NRW GmbH
RE 13	(Venlo –) Viersen – Mönchen-gladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal –Schwelm – Ennepetal – Hagen (– Hamm)	T60	T60	T60	RE 13	(Venlo –) Viersen – Mönchen-gladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal – Schwelm – Ennepetal – Hagen (– Hamm)	Ebene 0	T60	T60	T60	keine Änderungen	DB Regio NRW GmbH; ab 12/ 09 eurobahn (Keolis)
RE 16	Essen – Bochum – Witten – Wetter – Hagen – Hohenlimburg (– Siegen)	T60	T60	T60	RE 16	Essen – Bochum – Witten – Wetter – Hagen – Hohenlimburg (– Siegen)	Ebene 0	T60	T60	T60	keine Änderungen	ABELLIO Rail NRW GmbH
RB 40	Essen – Bochum – Witten – Wetter – Hagen	T60	T60	T60	RB 40	Essen – Bochum – Witten – Wetter – Hagen	Ebene 0	T60	T60	T60	keine Änderungen	DB Regio NRW GmbH

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
RB 52	Dortmund – Herdecke – Hagen – Rummenohl (– Lüdenscheid)	T60	T60	T60	RB 52	Dortmund – Herdecke – Hagen – Rummenohl (– Lüdenscheid)	Ebene 0	**T30**	T60	T60	**angestrebt werden Verdichtung auf 30-Min-Takt (zumindest in der HVZ) sowie Ausdehung des Angebotes DO - HA im Spätverkehr (2 Fahrtenpaare)**	DB Regio NRW GmbH
Ruhr-tal-bahn	Bochum-Dahlhausen – Hattingen – Herbede – Witten-Bommern – Wetter-Wengern – Hagen-Vorhalle – Hagen Hbf.	3 Fahrtenpaare (Freitag, Sonn- und Feiertag im Sommerhalbjahr)			Ruhr-tal-bahn	Bochum-Dahlhausen – Hattingen – Herbede – Witten-Bommern – Wetter-Wengern – Hagen-Vorhalle – Hagen Hbf.	Ebene 0	3 Fahrtenpaare (Freitag, Sonn- und Feiertag im Sommerhalbjahr)			keine Änderungen	Ruhrtal-Bahn Betriebs-gesellschaft mbH
S 3	Oberhausen – Mülheim – Essen – Hattingen	T20	T20/ T30	T30	S 3	Oberhausen – Mülheim – Essen – Hattingen	Ebene 0	T20	T20/ T30	T30	keine Änderungen	DB Regio NRW GmbH
S 5	Dortmund – Witten – Wetter – Hagen	T20/ T40	T20/ T40	T60	S 5	Dortmund – Witten – Wetter – Hagen	Ebene 0	**T30**	**T30**	T60	**zu prüfen ist die Umstellung auf einen durchgehenden 30-Min-Takt**	DB Regio NRW GmbH
S 8	Hagen – Gevelsberg – Schwelm – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Möchengladbach	T20/ T40	T20/ T40	T30	S 8	Hagen – Gevelsberg – Schwelm – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Möchengladbach	Ebene 0	T20	**T20**	T30	**angestrebt wird die Wiederherstellung des durchgehenden 20-Min-Taktes in der HVZ/ NVZ**	DB Regio NRW GmbH

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
Straßenbahn												
308	Bochum-Gerthe – BO Hbf. S – Weitmar – Linden – Hattingen	T10	T10	T30	308	Bochum-Gerthe – BO Hbf. S – Weitmar – Linden – Hattingen	Ebene 0	T10	T10/ **T15**	T30	**Samstag: NVZ im 15-Min.-Takt, Ausdehnung des Betriebszeitraumes der NVZ bis ca. 20.00 Uhr**	BOGESTRA
310	Bochum-WAT-Höntrop – BO Hbf. S – Witten Rathaus – Heven	T20	T20	T30	310	Bochum-WAT-Höntrop – BO Hbf. S – Witten Rathaus – Heven	Ebene 0	T20	**T15/ T20/ T30**	T30	**Samstag: NVZ im 30-Min.-Takt, zwischen 10 und 15 Uhr im 15-Min.-Takt**	BOGESTRA
SchnellBus												
CE 31	Bochum Hbf. – Stiepel – Hattingen-Blankenstein – Hattingen	T20	T20/ T30	T30/ T60	CE 31	Bochum Hbf. – Stiepel – Hattingen-Blankenstein – Hattingen	Ebene 1	T20	T20/ T30	T30/ T60	keine Änderungen	BOGESTRA
SB 37	Ennepetal Busbf. – Schwelm – Haßlinghausen – Niedersprock-hövel – Hattingen – Bochum Hbf.	T60	T60	T60	SB 37	Ennepetal Busbf. – Schwelm – Haßlinghausen – Niedersprock-hövel – Hattingen – Bochum Hbf.	Ebene 1	T60/ **T30**	T60	T60	**Taktverdichtung in morgendlichen Spitzenzeit zwischen (Schwelm -) Haßlinghausen und Hattingen**	BOGESTRA/ VER
SB 38	Ennepetal Busbf. – Gevelsberg – Wetter – Witten – Hattingen Mitte	T60	T60	T60	SB 38	Ennepetal Busbf. – Gevelsberg – Wetter – Witten – Hattingen Mitte	Ebene 1	T60	T60	T60	**Samstag: Abstimmung mit Linie 552** **Nach Fertigstellung der neuen Ruhrbrücke: Änderung der Linienführung über die neue Ruhrbrücke in Wetter** **Aufnahme der Haltestelle „Rechenzentrum Volmarstein“ in das Fahrplanangebot der Linie SB 38**	BVR/ VER

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
SB 67	Wuppertal Hbf. – Haßling-hausen – Niedersprockhövel – Herbede – Bochum Ruhr-Universität	T60	T60	-	SB 67	Wuppertal Hbf. – Haßlinghausen – Niedersprockhövel – Herbede – Bochum Ruhr-Universität	Ebene 1	T60	T60	-	keine Änderungen	BOGESTRA/ WSW/ VER
SB 71	Wetter Bf. – Hagen Vorhalle – HA Hbf. (-Hohenlimburg Bf.)	T30	T30	T30/ T60/ -			Ebene 1				**Linienabschnitt entfällt zwischen Wetter und Hagen-Vorhalle (Parallelverkehr zum SPNV und zur Buslinie 541)**	Hagener Straßen-bahn AG
SB 72	Hagen Kabel – HA-Stadtmitte – HA-Hbf. – HA-Haspe – Hagen Westerbauer Schleife	T15	T15	T15/ T30/ -							**Fahrtenangebot wird in Linie 542 integriert**	Hagener Straßen-bahn AG
	Westerbauer Schleife – Gevelsberg, Hbf.	T15	T15/ T30	T30/ T60/ -								
Normalbus												
84	Kierspe Feuerwehrgeräteh. – Halver Sparkasse ZOB – Breckerfeld – Hagen Hbf. – Hagen Schwenke	T60	T60	e. F./ -	84/ **SB neu**	Kierspe Feuerwehrgeräteh. – Halver Sparkasse ZOB – Breckerfeld – Hagen Hbf. (– Hagen Schwenke)	Ebene 1	T60	T60	e. F./ -	**SB-Angebot zwischen Breckerfeld und Hagen** **Abstimmung mit Linie 512 im Abschnitt Breckerfeld – Hagen**	MVG
86	Schalksmühle Rathausplatz – Reeswinkel – Dahlerbrück – Breckerfeld Busbf.	e. F./ SV	e. F.	-	86	Schalksmühle Rathausplatz – Reeswinkel – Dahlerbrück – Breckerfeld Busbf.	Ebene 3	e. F./ SV	e. F.	-	keine Änderungen	MVG
141	Essen-Heisingen – E-Kupferdreh – Hattingen Mitte S – Hattingen Welper	T30	T30	T30/ T60	141	Essen-Heisingen – E-Kupferdreh – Hattingen Mitte S **–** Hattingen Welper	Ebene 2	T30	T30	T30/ T60	**Einstellung des letzten Fahrtenpaares in den Spätstunden**	**VER/ EVAG**

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
166	(Essen Dellwig Bf. – Essen Hbf. –) E-Burgaltendorf – Hattingen-Niederwenigern	T20/ T40	T20/ T40 sa: T60	T30	166	Essen Dellwig Bf. – Essen Hbf. - E Burgaltendorf – Hattingen-Niederwenigern	Ebene 2	T20	T20/ T40 sa: T60	T30	**bedarfsorientierte Verdichtung in der HVZ morgens**	EVAG
177	(Essen Steele –) Kupferdreh Bf. – Velbert Nierenhof	T20	T20/ T30	T20/ T30/ T60	177	(Essen Steele –) Kupferdreh Bf. – Velbert Nierenhof	Ebene 2	T20	T20/ T30	T20/ T30/ T60	keine Änderungen	EVAG
180	E Werden S – Kupferdreh Bf. – HAT Nasse - Burgaltendorf Burgruine	T20/ T30	T30	T30/ T60	180	E Werden S – Kupferdreh Bf. – HAT Nasse - Burgaltendorf Burgruine	Ebene 2	T20/ T30	T30	T30/ T60	Keine Änderungen	EVAG

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
320	Witten-Rüdinghausen – Annen S – Rathaus – Witten Hbf. – Heven – Bochum Ruhr-Universität	T20 (T10)	T20/ T30	T20/ T30	320	Witten-Rüdinghausen – Annen S – Rathaus – Witten Hbf. - Heven Dorf	Ebene 1	**T15**	**T15**	T30	**Umstellung auf 15/ 30-Min.-Takt** **Änderung der Linienführung in Heven über Billerbeckstr.** **In der NVZ zwischen Rüdinghausen und Annen im 30-Min.-Takt** **Linie 320E:** **In den Spitzenzeiten Verdichtung zwischen Rüdinghausen, Annen und Witten Hbf./ ZOB zum 7,5- bzw. 5-Min.-Takt, Führung der Fahrten über Husemannstraße – Witten Rathaus – Witten Hbf./ ZOB** **Zusätzlich bedarfsorientierte Verdichtung des Fahrtenangebotes zwischen Witten Innenstadt und Ruhr-Universität zu den relevanten Vorlesungszeiten** **Abstimmung der Verknüpfung zur Linie 448 in Rüdinghausen**	BOGESTRA
						Heven – Kleinherbeder Str. – Bochum Ruhr-Universität	Ebene 1	T30	T30	-	**Umstellung auf 30-Min.-Takt** **Zusätzlich bedarfsorientierte Verdichtung des Fahrtenangebotes zwischen Witten Innenstadt und Ruhr-Universität zu den relevanten Vorlesungszeiten**	

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
320						Heven – Herbede – Vormholz – Durchholz – Kämpen	Ebene 1	T60	T60	T60	**Umstellung auf 60-Min.-Takt**	
						Heven – Herbede – Buchholz – Niedersprockhövel Kirche	Ebene 1	T60	T60	T60		
330	Hattingen – Oberstüter – Niedersprockhövel	T120	T120	T120/ -	330	Hattingen – Oberstüter – Niedersprockhövel	Ebene 3	T120	T120	T120/ -	keine Änderungen	VER
331	Hattingen – Winzermark – Nierenhof	T60/ T120	T60/ T120	-	331	Hattingen – Winzermark – Nierenhof	Ebene 3	T60/ T120	T60/ T120	-	keine Änderungen	VER
332	Wuppertal-Barmen – Wichlinghausen – Niedersprockhövel – Hattingen	T60	T60	T60	332	Wuppertal-Barmen – Wichlinghausen – Niedersprockhövel – Hattingen	Ebene 2	T60	T60	T60	keine Änderungen	WSW/ VER
335	Niedersprockhövel Kirche – Hattingen Mitte – Ludwigstal – Hattingen-Holthausen	T60	T60	T60	335 **neu: 558**	Niedersprockhövel Kirche – Hattingen Mitte – Henrichshütte – Hattingen-**Schulzentrum**	Ebene 2	T60	T60	T60	**Änderung der Linienführung über Beul, Linienwegänderung in Sprockhövel (Hauptstraße/ Eickerstraße)** **Führung der Linie über Kreisstraße – Engelbertstraße (vsl. ab Juni 2010, wenn Bauarbeiten im Zuge des Stadtbahnbaus B 51 den hierfür erforderlichen Baufortschritt erreicht haben)** **An Sonntagen Bedienung in Kombination mit Linie 315: Holthausen – Hattingen Mitte – Henrichshütte zwischen 10 und 19 Uhr**	VER

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
339	Witten Rathaus – Heven – Bochum Ruhr-Universität	T60	T60	T60							**Linie entfällt (siehe Linie 375)**	BOGESTRA
350	Witten-Annen S – Rathaus – Witten Hbf. - Heven – Herbede	T20	T20/ T30	T20/ T30							**Linie entfällt (siehe Linie 320)**	BOGESTRA
	Herbede – Durchholz – Kämpen	T20/ T40	T20/ T40 bzw. T60	T20/ T40 bzw. T60								
	Herbede – Niedersprockhövel	T60	T60	T60								
358	Hattingen-Welper – Hattingen Mitte S – Rauendahl	T30	T30	T60							**Linie wird mit Linie 359 zu einer neuen Stadtlinie zusammengefasst (siehe Linie 359)**	BOGESTRA

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
359 (AST 59)	Essen-Burgaltendorf – Bochum-Dahlhausen – Winz-Baak - Hattingen – Holthausen – Sprockhövel	T60	T60	T60	359; **neu: 559 (AST 59)**	Essen-Burgaltendorf – Bochum-Dahlhausen – Winz-Baak – **Rauendahl**	Ebene 2	T60	T60	T60	**Änderung der Linienführung über Rauendahl** **ab ca. 22.00 Uhr Linienverkehr zwischen Holthausen und Rauendahl sowie AST-Fahrten zwischen Hattingen Mitte – BO-Dahlhausen**	BOGESTRA
						Rauendahl – Hattingen – **Holthausen Klinik**	**Ebene 2**	**T30**	**T30**	T60	**Änderung des Fahrtenangebotes auf 30-Min.-Takt in der HVZ und NVZ** **Führung der Linie über Kreisstraße – Engelbertstraße (vsl. ab Juni 2010, wenn Bauarbeiten im Zuge des Stadtbahnbaus B 51 den hierfür erforderlichen Baufortschritt erreicht haben),** **Änderung der Linienführung bis Holthausen Klinik (Abschnitt Holthausen – Niedersprockhövel wird durch Linie 559 übernommen)**	
371	Witten Rathaus – Stockum – DO-Oespel	T20	T20/ T30	T20/ T30/ T60	371	**Witten Hbf./ ZOB** - Rathaus – Stockum – DO-Oespel – **DO-Universität S-Bahn**	Ebene 2	T20	T20/ T30	T20/ T30/ T60	**Änderung der Linienführung nach Witten Hbf./ ZOB und nach DO-Universität** **Auflassen der Haltestelle „Oespel Steinsweg“** **SVZ: Verlängerung der Fahrten bis DO-Oespel**	VER

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
373	Witten-Wartenberg – Annen S – Gew.geb. Salinger Feld - Stockum	T60	T60	-	373	Annen S – Gew.geb. Salinger Feld – **Himmelohstr. -** Stockum	Ebene 3	T60	T60	-	**Änderung der Linienführung bis Annen S (Wendeschleife Am Hang), in Stockum über Himmelohstr im Einrichtungsverkehr** **Schulfahrten verkehren weiterhin bis zur Holzkamp-Gesamtschule**	**VER**
374	Herdecke Schanze – Kirchende – Westende – HA-Vorhalle	T60	T60	T60/ -	374 **neu: 554**	**Kirchende Altenzentrum** – Westende – HA-Vorhalle	Ebene 2	T60	T60	**-**	**Änderung der Linienführung bis Kirchende Altenzentrum; Verbindung nach Schanze wird durch neue Linie 564 übernommen**	**VER**
375	Annen S – Dortmunder Str. Witten Rathaus	T20	T20/ T30	T30/ T60	375	**Annen Große Borbach – Holzkampstr.** – Annen S – Dortmunder Str. – Witten Rathaus – **Witten Hbf./ ZOB- Oberkrone – Heven Dorf**	**Ebene 2**	**T15/ T30**	**T30**	**T60**	**Umstellung auf 30-Min.-Takt** **Verdichtung in Spitzenzeiten morgens und mittags/ nachmittags zwischen Annen und Oberkrone auf 15-Min.-Takt** **Änderung der Linienführung über Holzkampstr. bis Annen Wartenberg bzw. über Witten Hbf./ ZOB – Oberkrone – Heven – Ruhr-Universität/ Herbede Vormholzer Ring** **SVZ: Abschnitt Annen S – Wartenberg als AST (siehe AST 75)**	BOGESTRA
						Annen Wartenberg – Große Borbach	**Ebene 2**	**T60**	**T60**	**T60**	**SVZ: Abschnitt Annen S – Wartenberg als AST (siehe AST 75)**	

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
375						**Heven Dorf – Lottental – BO Ruhr-Universität**	**Ebene 2**	**T60**	**T60**	**T60**		
						Heven Dorf – Herbede Vormholzer Ring	**Ebene 2**	**T60**	**T60**	**-**	**In Herbede Abstimmung mit Linie 320**	
376	Herdecke F.-Harkort-Gymnasium – Kirchende – Westende – Auf dem Schnee – Witten Rathaus	T20	T20/ T30	T30/ T60	376	**(Bf. HA-Vorhalle –)** Herdecke F.-Harkort-Gymnasium – **Herdecke Bf.** – Kirchende – Westende – Auf dem Schnee – Witten Rathaus **– Witten Hbf./ ZOB**	Ebene 1	T20	T20/ T30	T30/ T60	**Änderung der Linienführung bis Witten Hbf./ ZOB** **Änderung der Linienführung in Herdecke mit den ersten Fahrten morgens, in den Abendstunden und am Wochenende zum Bf. HA-Vorhalle, Führung über Bf. Herdecke**	BOGESTRA
						Witten Hbf/ ZOB – Billerbeckstraße – Heven Dorf – Freizeitzentrum Kemnade – Bochum Ruhr-Universität	**Ebene 1**	**-**	**-**	**T30**	**Zusätzliches Angebot sonn-/feiertags in den Sommermonaten über FZK zur Ruhr-Universität**	
378	Witten-Bommern Denkmal – Rathaus – Bochum-Langendreer S (– Dortmund-Lütgendortmund – Castrop-Rauxel)	T20	T20/ T30	T60	378	Witten-Bommern Denkmal **- Witten Hbf./ ZOB** – Rathaus – Bochum-Langendreer S (– Dort-mund-Lütgendortmund – Castrop-Rauxel)	Ebene 1	T20	T20/ T30	T60	**Änderung der Linienführung über Witten Hbf./ ZOB** **In der NVZ Führung ab Witten Hbf./ ZOB** Abstimmung mit Linie 379	BOGESTRA

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
379	Sprockhövel-Haßlinghausen – Witten-Bommern Wasserturm	T60	T60	-	379	Sprockhövel-Haßlinghausen – Witten-Bommern Wasserturm	Ebene 2	T60	T60	T60	**SVZ-Angebot zwischen Durchholzer Platz und Bommern Wasserturm**	BOGESTRA
	Witten-Bommern Wasserturm – Rathaus – Bochum-Langendreer	T20	T20/ T30	T60		Witten-Bommern Wasserturm – Rathaus – Bochum-Langendreer	Ebene 2	T20	T20/ T30	T60	**Abstimmung mit Linie 378**	
448	Witten-Rüdinghausen – Dortmund-Barop – Hombruch – Löttringhausen (– Witten-Rüdinghausen)	T30	T30	T30/ T60	448	Witten-Rüdinghausen – Dortmund-Barop – Hombruch – Löttringhausen (– Witten-Rüdinghausen)	Ebene 2	T30	T30	T30/ T60	**Abstimmung der Verknüpfung zur Linie 320 in Rüdinghausen**	DSW21
450	Dortmund-Westfalenhallen – Brünninghausen – Kirchhörde – Herdecke Schanze	T10/ T20/ T30	T10/ T15/ T30	T10/ T30	450	Dortmund-Westfalenhallen – Brünninghausen – Kirchhörde – Herdecke Schanze	Ebene 1	T10/ T20/ T30	T10/ T15/ T30	T10/ T30	keine Änderungen	DSW21
511	Ennepetal Busbf. – Ept. Voerde – Hagen Stadtmitte	T30	T30	T30/ T60	511	Ennepetal Busbf. – Ept. Voerde – Hagen Stadtmitte	Ebene 1	T30	T30	T30/ T60	keine Änderungen	VER/ HST
512	Hagen-Bathey – Boele – Hbf. – Eilpe – Selbecke	T15	T15	T15/ T30/ T60	512	Hagen-Bathey – Boele – Hbf. – Eilpe – Selbecke		T15	T15	T15/ T30/ T60	keine Änderungen	Hagener Straßen-bahn AG
	(Hagen –) Selbecke – Breckerfeld	T60	T60	T60/ e. F.		(Hagen –) Selbecke – Breckerfeld	Ebene 2	T60	T60	T60/ e. F.	**Abstimmung mit neuer SB-Linie (84)**	
518	Herdecke Schanze – Herdecke Mitte – Hbf. – Stadtmitte – Emst – Hagen Hohenlimburg Bf.	T30	T30	T60	518	Herdecke Schanze – Herdecke Mitte – Hbf. – Stadtmitte – Emst – Hagen Hohenlimburg Bf.	Ebene 1	T30	T30	T60	**SVZ: Übernahme der Fahrten ab 21.30 Uhr durch NE 9 und NE 91**	Hagener Straßen-bahn AG

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
518E	Friedrich-Harkort-Gymnasium – Herdecke Schanze	SV	SV	-	518E **neu: 581**	Friedrich-Harkort-Gymnasium – Herdecke Schanze **– Wittbräucke Bf.**	Ebene 3	SV	SV	-	**Verlängerung von Herdecke Schanze über Ahlenberg nach Wittbräucke**	VER
519	Herdecke Nacken – Hagen Hbf. – Stadtmitte – Eilpe – Hagen-Eilperfeld	T30	T30	T60	519	Herdecke Nacken – **Herdecke Bf. – Bf. HA-Vorhalle – HA-Vorhalle -** Hagen Hbf. – Stadtmitte – Eilpe – Hagen-Eilperfeld	Ebene 2	T30	T30	T60	**Änderung der Linienführung in Herdecke über Bf. Herdecke, in Hagen über Bf. HA-Vorhalle und HA-Vorhalle (nach Fertigstellung des Durchstichs Brüninghausstr./ J.-G.-Fichte-Str.)** **SVZ: Übernahme der Fahrten ab 21.30 Uhr durch NE 9 und NE 91**	Hagener Straßen-bahn AG
519E	Friedrich-Harkort-Gymnasium – Herdecke Nacken	-	SV	-	519E **neu: 582**	Friedrich-Harkort-Gymnasium – Herdecke Nacken	Ebene 3	-	SV	-	keine Änderungen	VER
523	Breckerfeld – Priorei – Dahl/ Ribbertstr.	SV	SV	-	523	Breckerfeld – Priorei – Dahl/ Ribbertstr.	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER/ HST
529	Haspe – Ennepetal-Voerde – Oberbauer – Breckerfeld	SV	SV	-	529	Haspe – Ennepetal-Voerde – Oberbauer – Breckerfeld	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER/ HST
541	Wetter Bf. – Vorhalle – Eckesey – Hbf. – Stadtmitte – Eppenhausen – HA-Bissingheim	T30	T30	T30/ T60	541	Wetter Bf. – Vorhalle – Eckesey – Hbf. – Stadtmitte – Eppenhausen – HA-Bissingheim	Ebene 2	T30	T30	T30/ T60	**SVZ: Fahrten ab ca. 21.30 Uhr entfallen in beiden Richtungen (Ersatz durch Linie 591)**	Hagener Straßen-bahn AG

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
542	Hagen-Kabel – Hagen Stadtmitte – HA Haspe – Gevelsberg Bf.	-	-	T30/ T60	542	Hagen-Kabel – Hagen Stadtmitte – HA Hbf. – HA Haspe – Gevelsberg Bf.	**Ebene 1**	**T15**	**T15/ T30**	**T30/ T60**	**Fahrten der Linie SB 72 werden in die Linie 542 integriert**	Hagener Straßen-bahn AG
	Hagen Stadtmitte – HA Hbf. –	-	-	T30/ T60							**SVZ: Übernahme der Fahrten ab 21.30 Uhr durch NE 3 (Umsetzung im Juni 2008)**	
551	Ennepetal-Voerde – Milspe – Gevelsberg – Haßlinghausen – Hiddinghausen	T30	T30	T30/ T60	551	Ennepetal-Voerde – Milspe – Gevelsberg – Haßlinghausen – Hiddinghausen	Ebene 1	T30	T30	T30/ T60	**Vermarktung „Ennepetal-Schwelm-Bus“** **HVZ/ NVZ: Abschnitt Ept.-Milspe – Voerde Abstimmung mit Linie 567 zum angenäherten T15** **Mo. – Fr.: zus. Fahrten zw. Gev. Hbf. und Schulzentrum West bis ca. 19.30 Uhr im T60** **SVZ: Abschnitt Ept.-Milspe – Voerde Abstimmung mit Linie 567 zum angenäherten T30**	VER
	Haßlinghausen – Hiddinghausen	T60/ e. F.	T60/ e. F.	T60		Haßlinghausen – Hiddinghausen	Ebene 3	T60/ e. F.	T60/ e. F.	T60	keine Änderungen	
552	Gevelsberg – Silschede – Wetter-Loh	T30	T30	T30/ T60	552	**Schul- und Sportzentrum West** – Gevelsberg Hbf. – Silschede – Wetter-Loh	Ebene 2	T30	T30/ **T60**	T30/ T60	**HVZ/ NVZ: Verlängerung einer Fahrt pro Stunde zum Schul- und Sportzentrum West** **Samstag: Anpassung auf T60 ; Abstimmung mit Linie SB 38**	VER

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
553	Hagen-Westerbauer Bf. – Wetter – Herdecke-Herrentisch	T60	T60	T60	553	Hagen-Westerbauer Bf. – Wetter – Herdecke-Herrentisch	Ebene 1	T60	T60	T60	**Änderung der Linienführung in Herdecke über Stadtquartier an der Ruhr**	VER
553E	Hagen-Westerbauer Bf. – Ennepetal Busbahnhof	SV	SV	-	553 **neu: 575**	Hagen-Westerbauer Bf. – Ennepetal Busbahnhof	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER
554	Haßlinghausen Busbf. – Silschede – Wetter	SV	SV	-	554 **neu: 584**	Haßlinghausen Busbf. – Silschede – Wetter	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER
555	HA-Westerbauer Bf. – Wetter – Herdecke-Herrentisch	T60	T60	-	555	HA-Westerbauer Bf. – Wetter – Herdecke-Herrentisch	Ebene 1	T60	T60	-	**Änderung der Linienführung in Herdecke über Stadtquartier an der Ruhr**	VER
556	Ennepetal Gev. Bf. – Gevelsberg Elsternstr.	T30	T30	-	556 **neu: 563**	Ennepetal Gev. Bf. – Gevelsberg Elsternstr.	Ebene 3	T30	T30	-	keine Änderungen	VER
557	Silschede Mitte – Wetter Bf.	-	SV	-	557 **neu: 585**	Silschede Mitte – Wetter Bf.	Ebene 3	-	SV	-	keine Änderungen	VER
559	Dorma – Altenvoerde – Ennepetal Busbf.	-	e. F.	-	559 **neu: 569**	Dorma – Altenvoerde – Ennepetal Busbf.	Ebene 3	-	e. F.	-	keine Änderungen	VER

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
					559	**Hattingen Mitte – Am Vinckenbrink – Schulzentrum – Gew.geb. Ludwigstal-Holthausen – Niedersprockhövel Kirche**	**Ebene 2**	**T60**	**T60**	**T60**	**Einführung einer neuen Linie** **An Sonntagen Bedienung in Kombination mit Linie 335: Holthausen – Hattingen Mitte – Henrichshütte zwischen 10 und 19 Uhr**	**VER**
560	Ennepetal Busbf. – Ennepetal-Rüggeberg	T60	T60	T60/ -	560	Ennepetal Busbf. – Ennepetal-Rüggeberg	Ebene 3	T60	T60	T60/ -	keine Änderung	VER
	Ennepetal Busbf. – Oelkinghausen	e. F.	-	-		Ennepetal Busbf. – Oelkinghausen	Ebene 3	e. F.	-	-	keine Änderung	
561	Ennepetal-Rüggeberg – Ennepetal Busbf.	T30/ T60	T30/ T60	T30/ T60	561	Ennepetal-Rüggeberg – Ennepetal Busbf.	Ebene 3	T30/ T60	T30/ T60	T30/ T60	**SVZ Sonntag: Schließung Bedienungslücke am Vormittag**	VER
562	Breckerfeld Kraftwerk – Ennepetal Heinr.-Heine-Str.	SV	SV	-	562 **neu: 572**	Breckerfeld Kraftwerk – Ennepetal Heinr.-Heine-Str.	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER
564	Gevelsberg-Knapp – Schwelm Realschule	T60	T60	T120/ -	564 **neu: 556**	Gevelsberg-Knapp – Schwelm **Blücherstraße**	Ebene 2	T60	T60	**T60**	**Linienführung in Schwelm zur Blücherstraße (Abstimmung Angebot mit Linie 585)** **Verlängerung Betriebszeit: Samstag bis 19.00 Uhr, Sonntag zus. Fahrten im T60 zwischen 12.00 und 19.00 Uhr**	VER
					564	**Herdecke Schanze – Auf dem Schnee – Kirchende – Herdecke Bf. – Stadtquartier an der Ruhr/ F.-Harkort-Gymnasium**	**Ebene 3**	**T60**	**T60**	**-**	**Einführung einer neuen Linie (ersetzt in Teilabschnitten die Linie 374)**	**VER**

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
565	Schwelm Bf. – Ennepetal Schlagbaum	-	e. F.	-	565	Schwelm Bf. – Ennepetal Schlagbaum	Ebene 3	-	e. F.	-	keine Änderungen	VER
566	Breckerfeld Schule – Burg	SV	SV	-	566 **neu: 570**	Breckerfeld Schule – Burg	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER
567	Breckerfeld (Wengeberg) – Ennepetal-Voerde – Ept.-Milspe – Schwelm Bf. So.: Breckerfeld – Ennepetal-Voerde	T30	T30/ T60	T60	567 **neu: 550**	Breckerfeld (Wengeberg/ **Heider Kopf**) – Ennepetal-Voerde – Ept.-Milspe – Schwelm Bf. So.: Breckerfeld – Ennepetal-Voerde	Ebene 1	T30	**T30/ T60**	T60	**Vermarktung „Ennepetal-Schwelm-Bus“** **Mo. – Fr.: Schließung der Vormittagslücke** **HVZ/ NVZ: Alternierende Bedienung Wengeberg/ Heider Kopf in Breckerfeld (in SVZ nur Wengeberg)** **HVZ/ NVZ: Abschnitt Ept.-Milspe – Voerde Abstimmung mit Linie 551 zum angenäherten T15** **HVZ/ NVZ: Abschnitt Schwelm – Ennepetal Abstimmung mit Linie 608 zum angenäherten T15**	VER
568	Breckerfeld Schule – Kalthausen	SV	SV	-	568 **neu: 571**	Breckerfeld Schule – Kalthausen	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER
569	Schwelm Blücherplatz – Schwelm Papierfabrik	-	SV	-	569 **neu: 586**	Schwelm Blücherplatz – Schwelm Papierfabrik	Ebene 3	-	SV	-	keine Änderungen	VER

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
572	Ennepetal Busbf. – Kämpershausweg	T60	T60/ -	-	572 **neu: 562**	Ennepetal Busbf. – Kämpershausweg	Ebene 3	T60	**T60**	-	**Samstag: zusätzliche Fahrten zwischen 9.00 und 15.00 Uhr im T60**	VER
573	Breckerfeld – Ept.-Voerde – Büttenberg	SV	SV	-	573	Breckerfeld – Ept.-Voerde – Büttenberg	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER
574	Oberbauer – Milspe – Schule Harkort	SV	SV	-	574	Oberbauer – Milspe – Schule Harkort	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER
576	Friedfeld – Ept.-Realschule	SV	SV	-	576	Friedfeld – Ept.-Realschule	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER
577	Scharpenberg – Becke – Rüggeberg	SV	SV	-	577	Scharpenberg – Becke – Rüggeberg	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER
578	Sch. Rüggeberg – Sch. Harkort	SV	SV	-	578	Sch. Rüggeberg – Sch. Harkort	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER
579	Friedfeld – Rüggeberg – Ennepetal Busbf.	SV	SV	-	579	Friedfeld – Rüggeberg – Ennepetal Busbf.	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER
580	Göckinghof – Ept.-Oelkinghausen	T60	T60	-	580 **neu: 566**	Göckinghof – Ept.-Oelkinghausen	Ebene 3	T60	T60	-	keine Änderung	VER
583	Wpt.-Birkenhof – Haßlinghausen Busbf.	SV	SV	-	583	Wpt.-Birkenhof – Haßlinghausen Busbf.	Ebene 3	SV	SV	-	keine Änderungen	VER

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
585	Schwelm Blücherstr. – Haßlinghausen – Niedersprockhövel	T60	T60/ T120	T120	585 **neu: 557**	**Wpt. Dieselstraße Schleife –** Schwelm Blücherstr. – Haßlinghausen – Niedersprockhövel	Ebene 2	T60	T60/ T120	T120/ -	**Abstimmung Angebot mit Linie 564** **Mo.-Fr.: im Probebetrieb Verlängerung bis Wpt. Dieselstraße (über Gewerbegebiet Graslake)** **Sonntag: Bedienungszeitraum von 10.00 bis 20.00 Uhr**	VER
587	Schwelm Blücherplatz – Wohngebiet Brunnen	-	e. F.	-	587 **neu: 567**	Schwelm Blücherplatz – Wohngebiet Brunnen	Ebene 3	-	e. F.	-	keine Änderung	VER
588	Schwelm Blücherstr. – Oberloh – Blücherstr.	T30	T30	T30/ T60	588 **neu: 568**	Schwelm-**Winterberg** – Oberloh – **Winterberg**	Ebene 3	T30	T30	T30/ T60	**Linienführung nach Winterberg anstelle Blücherstraße** **Sonntag: Bedienungszeitraum von 10.00 bis 23.00 Uhr**	VER
591	Hagen Hbf. S – Wetter Bf. – Witten Rathaus	T60	T60	T60	591	Hagen Hbf. S – Wetter Bf. – **– Wetter Gartenstraße**	Ebene 2	T60	T60	T60	**Aufteilung der Linienabschnitte Hagen – Wetter Gartenstraße (Linie 591) und Wetter Bf. – Witten Hbf./ ZOB (Linie 592)** **Änderung der Linienführung in Wetter über Gartenstr. nach Wetter Bf.** **SVZ: Angebot zwischen Wetter und Hagen wird ergänzt bis ca. 23.00 Uhr**	BVR

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
					592	**Wetter Bf. – Oberwengern Bf. – Bommern – Witten Rathaus – Witten Hbf./ ZOB**	**Ebene 2**	**T60**	**T60**	**T60**	**Änderung der Linienführung in Witten über Ruhrstr. – Witten Rathaus – Breite Str. nach Witten Hbf./ ZOB** **Samstag, Sonn-/ Feiertag: kein Fahrtenangebot**	**BVR**
593	Wetter Bf. – Sprockhövel-Haßlinghausen Busbf.	T60	T60	T60/ -	593	Wetter Bf. – Sprockhövel-Haßlinghausen Busbf. – **Herzkamp**	Ebene 2	T60	T60	T60/ -	**Mo. – Fr.: Verlängerung der Fahrten nach Herzkamp zwischen 8.00 und 18.00/ 19.00 Uhr (Probebetrieb für 1 - 2 Jahre)** **Änderung der Linienführung in Wetter generell über Stadtsaal – Freiheit – Reuterstr. – An der Kirche nach Wetter Bf**	BVR
5931	Wetter Realschule – Wetter Am Hax	SV	-	-	5931	Wetter Realschule – Wetter Am Hax	Ebene 3	SV	-	-	keine Änderungen	BVR
602	Wpt.-Schmitteborn – Oberbarmen – Nächstebreck – Sprockh.-Haßlinghausen	T20	T20/ T30	T30	602	Wpt.-Schmitteborn – Oberbarmen – Nächstebreck – Sprockh.-Haßlinghausen	Ebene 2	T20	T20/ T30	T30	**Verlängerung einer Fahrt im Nachtverkehr von Wuppertal nach Haßlinghausen**	WSW
608	Wuppertal Barmen Bf. – Dieselstr. Schleife	T10	T10/ T15	T30/ T60	608	Wuppertal Barmen Bf. – Dieselstr. Schleife	Ebene 1	T10	T10/ T15	T30/ T60	keine Änderungen	VER/ WSW
	Wpt. Dieselstr. Schleife – Schwelm – Ept. Busbf.	T30	T30	T30/ T60		Wpt. Dieselstr. Schleife – Schwelm – Ept. Busbf.	Ebene 1	T30	T30	T30/ T60	**Vermarktung „Ennepetal-Schwelm-Bus“** **HVZ/ NVZ: Abschnitt Schwelm – Ennepetal Abstimmung mit Linie 567 zum angenäherten T15**	VER

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
626	Wuppertal Oberbarmen Bf. – Schwelm Papierfabrik – W-Beyenburg – Radevormwald	T30	T30 / T60	T60	626	Wuppertal Oberbarmen Bf. – Schwelm Papierfabrik – W-Beyenburg – Radevormwald	Ebene 2	T30	T30/ T60	T60	keine Änderungen	BVR/ OVAG
634	W-Barmen – Hatzfeld – Sprockhövel-Gennebreck – Hattingen-Elfringhausen – Velbert-Nierenhof	T120	T120	T120/ -	634	W-Barmen – Hatzfeld – Sprockhövel-Gennebreck – Hattingen-Elfringhausen – Velbert-Nierenhof	Ebene 2	T120	T120	T120/ -	keine Änderungen	WSW
647	Wuppertal-Elberfeld – Velbert-Neviges – Velbert-Langenberg – Hattingen	T20/ T40	T20/ T30/ T40	T20/ T30/ T40/ T60	647	Wuppertal-Elberfeld – Velbert-Neviges – Velbert-Langenberg – Hattingen	Ebene 1	T20/ T40	T20/ T30/ T40	T20/ T30/ T40/ T60	keine Änderungen	WSW

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
Bürgerbus												
Linie 1	Wetter Bf. – Harkortberg – Wetter Bf.	T60	T60	-	Linie 1	Wetter Bf. – Harkortberg – Wetter Bf.	Ebene 3	T60	T60	-	keine Änderungen	Bürgerbus
Linie 2	Wetter Bf. – Königstr. – Wetter Bf.	T60	T60	-	Linie 2	Wetter Bf. – Königstr. – Wetter Bf.	Ebene 3	T60	T60	-	keine Änderungen	Bürgerbus
Linie 3	Wetter Bf. – Gemeinschaftskrankenhaus – Herdecke	e. F.	e. F.	-	Linie 3	Wetter Bf. – Gemeinschaftskrankenhaus – Herdecke	Ebene 3	e. F.	e. F.	-	keine Änderungen	Bürgerbus
Linie 2	Lindenstr. – Hattingen Mitte – Lindenstr.	e. F.	e. F.	-	Linie 2	Lindenstr. – Hattingen Mitte – Lindenstr.	Ebene 3	e. F.	e. F.	-	keine Änderungen	Bürgerbus
Linie 1	Ennepetal Busbf. – Leibnizstraße – Ennepetal Busbf.	T60	T60/ -	-	Linie 1	Ennepetal Busbf. – Leibnizstraße – Ennepetal Busbf.	Ebene 3	T60	T60/ -	-	keine Änderungen	Bürgerbus
Linie 2	Ennepetal Busbf. – Heimstraße – Ennepetal Busbf.	T60	T60/ -	-	Linie 2	Ennepetal Busbf. – Heimstraße – Ennepetal Busbf.	Ebene 3	T60	T60/ -	-	keine Änderungen	Bürgerbus
Linie 3	Ennepetal Busbf. – Brunnenstraße – Ennepetal Busbf.	T60	T60/ -	-	Linie 3	Ennepetal Busbf. – Brunnenstraße – Ennepetal Busbf.	Ebene 3	T60	T60/ -	-	keine Änderungen	Bürgerbus

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
AST												
AST 59	BO-Dahlhausen – Hattingen Mitte	-	-	T30	AST 59	BO-Dahlhausen – Hattingen Mitte		-	-	T30	keine Änderungen	BOGESTRA
AST	Witten-Innenstadt – Gedern/ Hohenstein	T60	T60	T60	AST	Witten-Innenstadt – Gedern/ Hohenstein		T60	T60	T60	keine Änderungen	BVR
AST	Wetter Bf. – Voßhöfen, Kreuzweg/ Auf dem Böcken – Silschede Mitte	-	e.F.	-	AST	Wetter Bf. – Voßhöfen, Kreuzweg/ Auf dem Böcken – Silschede Mitte		-	e.F.	-	keine Änderungen	VER
					AST 75	**Witten-Annen S – Wartenberg**		**-**	**-**	**T60**	**Einführung AST**	N. N.
					AST	**Witten Innenstadt – Zeche Nachtigall – Muttental**		**T60**	**T60**	**T60**	**Einführung AST**	N. N.
					AST	**Witten Rüdinghausen – Hackertsbergweg – Auf dem Schnee**		**T60**	**T60**	**T60**	**Einführung AST**	N. N.
					TB+/ AST	**Herdecke Schanze – Ahlenberg – Bf. Wittbräucke**		**T60**	**T60**	**T60**	**Einführung einer neuen Linie als TaxiBus+ (Kombination aus AST und TaxiBus)**	VER

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
NachtExpress												
NE 3	HA Stadtmitte – Hbf. S – Haspe – Gevelsberg (Umsetzung im Juni 2008)	-	-	T30/ T60/	NE 3	HA Stadtmitte – Hbf. S – Haspe – Gevelsberg		-	-	T30/ T60/	**Überprüfung des 30-Minuten-Taktes vorgesehen**	HST
NE 8	HA Hbf. S – Stadtmitte – Eilperfeld – Selbecke – Breckerfeld (Umsetzung im Juni 2008)	-	-	T60	NE 8	HA Hbf. S – Stadtmitte – Eilperfeld – Selbecke – Breckerfeld		-	-	T60	Keine Änderung	HST
NE 9	HA Hbf. – Stadtmitte – Höing – Weststraße – Herdecke Mitte (Umsetzung im Juni 2008)	-	-	T60	NE 9 **neu: NE 92**	HA Hbf. – Stadtmitte – Höing – Weststraße – Herdecke Mitte **(– DO-Kirchhörde)**		-	-	**T60**	**Verlängerung im Nachtverkehr an Wochenenden nach DO-Kirchhörde und Verknüpfung zum NachtExpress der DSW**	HST
					NE 17	**BO-Ruhr-Universität – Herbede – Witten Hbf./ ZOB – Bommern – Witten Rathaus - Heven – BO-Ruhr-Universität**				**e.F.**	**Neue NE-Linie mit Verknüpfung an der Ruhr-Universität zur U-Bahn sowie in Witten Hbf. zur S-Bahn und zur Linie NE 18**	BOGESTRA
NE 18	BO-Langendreer – Witten Rathaus – Annen – Stockum – Witten Rathaus – BO-Langendreer	-	-	e. F.	NE 18	BO-Langendreer – Witten Rathaus – Annen – Stockum – Witten Rathaus – BO-Langendreer		-	-	e. F.	**Ergänzung einer zusätzlichen Fahrt ab Witten Innenstadt**	BOGESTRA
NE 37	Sprockhövel, Haßlinghausen – Hattingen - Bochum Hbf. S	-	-	e. F.	NE 37 **neu: NE 4**	Sprockhövel, Haßlinghausen – Hattingen – **BO-Stiepel –** Bochum Hbf. S		-	-	e. F.	**Änderung der Linienführung über Blankenstein – Steinenhaus – BO-Stiepel**	BOGESTRA/ VER

Bestand					**Entwicklungskonzept**							**Verkehrs-unter-nehmen**
Linie	**Linienweg**	**Bedienungsangebot**			**Linie**	**Linienweg**	**Liniennetz-konzept**	**Bedienungsangebot**			**Anmerkung**	
		HVZ	**NVZ**	**SVZ**				**HVZ**	**NVZ**	**SVZ**		
NE91	Herdecke Nacken – Herdecke Mitte – Schanze (Umsetzung im Juni 2008)	-	-	e.F.	NE 91	Herdecke Nacken – Herdecke Mitte – Schanze		-	-	e.F.	Keine Änderungen	HST
					Neue Linie	**Wuppertal – Schwelm – Ennepetal**		**-**	**-**	**e.F.**	**Neue NE-Linie im Probebetrieb**	WSW/ VER

Erläuterungen:
T60 = 60-Minuten-Takt
e. F. = einzelne Fahrten
SV = Schülerverkehr

Fett dargestellt: Änderung im Entwicklungskonzept gegenüber dem Bestandsangebot

Ergänzungsangebote, die einer externen Finanzierung bedürfen sind in der Tabelle nicht berücksichtigt.

11 Tarifsystem

Als Mitglied des Zweckverbandes VRR sind die Verkehrsunternehmen im Ennepe-Ruhr-Kreis an den verbundweit gültigen Gemeinschaftstarif gebunden. In räumlicher Hinsicht basiert das Tarifsystem auf Tarifgebieten, die wiederum in Waben unterteilt sind. Der Ennepe-Ruhr-Kreis ist in drei Tarifgebiete aufgeteilt:

- Tarifgebiet 46: Hattingen und Sprockhövel
- Tarifgebiet 47: Witten, Wetter und Herdecke
- Tarifgebiet 67: Schwelm, Ennepetal, Gevelsberg, Breckerfeld

Im August 2008 wurde im VRR eine Tarifstrukturreform, mit dem Ziel eines gerechteren Tarifsystems für die Fahrgäste, durchgeführt. Zum 1. August 2008 gab es dabei folgende Änderungen[96]:

- „Die bisherigen Tarifgebiete und die Wabenstruktur des Verbundes bleiben bestehen.
- Der jeweilige Geltungsbereich für die Kurzstrecke und die Preisstufe A bleiben bestehen. Die Kurzstrecke wird um 10 Cent teurer. Beim Einzelticket der Preisstufe A gilt verbundweit ein einheitlicher Preis von 2,20 Euro (vorher 2,10 Euro). In 17 Städten sind jedoch – aufgrund des dort besseren ÖV-Angebots - die Monats- und Jahrestickets für die Preisstufe A um 2 Prozent - 2,5 Prozent höher.
- Bei der Preisstufe B bleibt der räumliche Zuschnitt und Geltungsbereich gleich und gilt wie vorher rund um ein individuell ausgewähltes Zentraltarifgebiet.
- Die Preisstufe C gilt ab August 2008 dann nicht mehr verbundweit, sondern für zwei benachbarte zentrale Tarifgebiete plus alle daran angrenzende Gebiete. Hier hat der Kunde zahlreiche individuelle Kombinationen mit einer beträchtlichen Reiseweite, ohne direkt ein verbundweites Ticket zahlen zu müssen.
- Für verbundweit gültige Tickets gilt zukünftig die neue Preisstufe D.
- Alle Tickets mit verbundweiter Gültigkeit, also das SchokoTicket und BärenTicket, bleiben auch zukünftig verbundweit gültig, es ändert sich lediglich die Preisstufenbezeichnung von C auf D.“

96 Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, www.vrr.de

■ **Tabelle 81:** Preisstufen im VRR – Veränderungen zum 01.08.2008[97]

Preisstufe	**Definition gemäß VRR**
Kurzstrecke	Eine Kurzstrecke entspricht einer Entfernung von ungefähr 1,5 Kilometern - in der Regel also drei oder vier Haltestellen weit. An jeder Haltestelle sind die von dort aus per Kurzstrecken-Ticket erreichbaren Zielhaltestellen aufgeführt.
Preisstufe A	Die Preisstufe A gilt für ein Tarifgebiet. Es können eine oder auch mehrere Städte zu einem Tarifgebiet zählen. Fahrten innerhalb einer Stadt liegen immer in der Preisstufe A. Die Preisstufe A gilt grundsätzlich auch bei Fahrten in zwei benachbarten Waben unterschiedlicher Tarifgebiete. **Ab 01.08.2008 gibt es in der Preisstufe A beim Ticket2000 und Ticket1000 die Unterscheidung in Preisstufe A1 und A2 (Tarifgebiete im Ennepe-Ruhr-Kreis in Preisstufe A1).**
Preisstufe B	Mit der Preisstufe B erreichen Sie in der Regel Ihre Nachbarstädte - oft kommen Sie sogar noch weiter.
Preisstufe C	**Diese Preisstufe gilt für alle Fahrten über die Preisstufen A und B hinaus im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.** **Zum 01.08.2008 hat sich der Gültigkeitsbereich der Preisstufe C geändert: Die Preisstufe C gilt in der Regel in zwei benachbarten Zentraltarifgebieten und den daran angrenzenden Tarifgebieten.**
Preisstufe D	**Zum 01.08.2008 hat die Preistufe D die alte Preisstufe C abgelöst. Die Preisstufe D umfasst das gesamte VRR-Gebiet.**

97 Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, www.vrr.de

12 Betrauung und Finanzierung

12.1 Betrauung der Verkehrsunternehmen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 12.12.2005 die das Kreisgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut. Eine nähere Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf die Bausteine

- Infrastrukturvorhaltung,
- verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben,
- verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards sowie
- verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- und andersleistungen im Betriebsbereich

erfolgt durch die Vorgaben dieses Nahverkehrsplanes und den in diesem Zusammenhang zu fassenden konkretisierenden Betrauungsbeschluss.

Im Hinblick auf die Einhaltung der weiteren EU-rechtlichen Vorgaben für eine rechtskonforme Finanzierung ausgleichsbedürftiger straßengebundener ÖPNV-Leistungen, insbesondere

- die vorherige, objektive und transparente Aufstellung der Parameter für den
- Kostenausgleich,
- die Vermeidung einer Überkompensation,
- die Orientierung der Ausgleichshöhe an den Kosten eines durchschnittlichen, gut
- geführten Unternehmens

wird auf die auf die *Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR* verwiesen, da der Ennepe-Ruhr-Kreis die Finanzierung des ÖSPV auf den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr übertragen hat.

Am 03.12.2009 tritt die neue EU-VO 1370 in Kraft, die regelt, „unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten .... gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben“. Hiernach kann der Ennepe-Ruhr-Kreis als zuständige Behörde Ausgleichsleistungen für die Erfüllung zuvor klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nur noch im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gewähren, der auf eine Laufzeit von maximal 10 (Bus) bzw. 15 Jahre (Straßenbahn) zu befristen ist. Diese Dienstleistungsaufträge sind grundsätzlich im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens zu vergeben.

Allerdings besteht für kreisinterne und grenzüberschreitende Linien die Möglichkeit, den öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Wege der Direktvergabe an einen sog. „internen Betreiber“ zu vergeben. Der Ennepe-Ruhr-Kreis beabsichtigt, nach Ausschöpfung entsprechender Übergangsfristen von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen und das kreiseigene Verkehrsunternehmen Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER) auf der Grundlage der abgeschlossenen Zielvereinbarung und des Nahverkehrsplans mit den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen im Kreisgebiet zu beauftragen.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA), im Vorfeld dieser geplanten Direktvergabe alle nach dem NVP 2009 kreisintern verlaufenden Linien auf die VER zu übertragen.

Die verbleibenden Angebote der BOGESTRA, der Hagener Straßenbahn AG (HST), und der WSW mobil GmbH (WSW) können nach derzeitiger Einschätzung als „abgehende Linien“ im Sinne der Verordnung angesehen werden und durch die benachbarten Aufgabenträger – in Abstimmung mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis – beauftragt werden. Welche Möglichkeiten zu einer weiteren Beauftragung der gemeinwirtschaftlichen Betriebsleistungen der BVR bestehen, ist noch im Detail zu prüfen.

Um die neue EU-VO 1370 rechtskonform umsetzen zu können, benötigen die kommunalen Aufgabenträger im VRR erhebliche Vorlaufzeiten. Daher beabsichtigt der Ennepe-Ruhr-Kreis ebenso wie andere Aufgabenträger, von der in Artikel 8 der Verordnung näher definierten Übergangsregelung Gebrauch zu machen und den bereits gefassten Betrauungsbeschluss auf der Grundlage des neuen NVP 2009 zu konkretisieren, bevor die EU-VO 1370 in Kraft tritt.

12.2 Finanzierung des betrieblichen Leistungsangebotes im ÖPNV

Das betriebliche Leitungsangebot im Ennepe-Ruhr-Kreis umfasst

- den Schienenpersonennahverkehr (RE-, RB- und S-Bahnlinien),
- das Basisangebot im straßengebundenen ÖPNV,
- das Erweiterungs- und Ergänzungsangebot,
- die betriebliche und kommunale ÖPNV-Infrastruktur.

Für die genannten Komponenten des ÖPNV existieren unterschiedliche Finanzierungsquellen und -zuständigkeiten, die sich in ihrer Aufgabenteilung bewährt haben und im Folgenden näher dargestellt werden.

12.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Zuständigkeit für die Planung, Ausgestaltung und Finanzierung des SPNV liegt für den Bereich des Ennepe-Ruhr-Kreises beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

Der VRR plant in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern das Leistungsangebot im SPNV und beauftragt die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Leistungserbringung.

Zur Finanzierung des beauftragten Leistungsangebotes setzt der VRR vornehmlich die Regionalisierungsmittel des Bundes ein, die das Land an ihn weiterreicht. Allerdings reichen diese Mittel nicht vollständig zur Finanzierung des bestehenden Angebotes aus, so dass der VRR zusätzlich von seinen Verbandsmitgliedern eine sog. SPNV-Umlage erhebt. Diese Umlage berechnet sich nach dem Schlüssel „Haltestellenabfahrten“ und liegt für den Ennepe-Ruhr-Kreis bei aktuell **605.000 Euro/ Jahr.**

Es ist gemeinsame Zielsetzung der Kommunen und des VRR, diese Umlage schrittweise abzuschmelzen. Daher unterstützt der Ennepe-Ruhr-Kreis den VRR in seiner Zielsetzung, SPNV-Leistungen zunehmend im Wettbewerb zu vergeben, um die Leistungsqualität zu erhöhen und gleichzeitig den Zuschussbedarf zu senken.

12.2.2 Basisangebot im straßengebundenen ÖPNV

Das Basisangebot im straßengebundenen ÖPNV umfasst alle verbindlichen qualitativen und quantitativen Vorgaben des Nahverkehrsplans. Über diese Festlegungen konkretisiert der Ennepe-Ruhr-Kreis seine öffentlichen Interessen im Nahverkehr und definiert die sog. „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Stadt- und Regionalverkehr. Gleichzeitig ist der Ennepe-Ruhr-Kreis als zuständige Behörde auch für die Betrauung der Verkehrsunternehmen zuständig und hat die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu finanzieren, die sich aus dem NVP und ggf. ergänzenden Beschlüssen ergeben.

Für Zwecke des ÖPNV erhält der Ennepe-Ruhr-Kreis jährlich rund 2,65 Mio. EURO als sogenannte ÖPNV-Pauschale vom Land NRW. Von dieser Summe sind mindestens 80 % an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Aufgrund eines Kreistagsbeschlusses fließen 90 % dieser Mittel unmittelbar dem VRR zu, der 80 % dieser Mittel für eine Fortsetzung der bisherigen Fahrzeugförderung einsetzt und 10 % als Ausgleichsleistung an die VER weiterleitet.

Über den Nahverkehrsplan wurde eine bedarfsorientierte Optimierung des Angebotes vorgenommen. Das verbindlich festgelegte Leistungsvolumen liegt **unverändert bei rund 10,9 Mio. Wagenkilometer (Wkm)**, wovon rund 0,4 Mio. Wkm auf den Straßenbahn- und rund 10,5 Mio. Wkm auf den Busbetrieb entfallen.

Für die in diesem Rahmen geleisteten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hat der Ennepe-Ruhr-Kreis im Jahr 2008 Ausgleichsleistungen in Höhe von rund 10,8 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

Zusätzlich als Basisangebot zu berücksichtigen ist die Ausweitung der AST-Angebote in Witten und Herdecke. Es ist davon auszugehen, dass diese Maßnahmen mit zusätzlichen Ausgleichszahlungen in einer Größenordnung von maximal 50.000 Euro/ Jahr verbunden sind.

12.2.3 Erweiterungs- und Ergänzungsangebote

Der Nahverkehrsplan enthält Ergänzungsangebote, die einer externen Finanzierung bedürfen. Sie gehören nicht zum Basisangebot, das der Ennepe-Ruhr-Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger bereitstellt. Der Ennepe-Ruhr-Kreis wird diese und ggf. weitere Erweiterungs- und Ergänzungsangebote umsetzen, wenn Dritte - z. B. die kreisangehörigen Städte oder private Einrichtungen - die Finanzierung der zu erwartenden Ausgleichsleistungen übernehmen.

Ein Erweiterungsangebot, das durch den Ennepe-Ruhr-Kreis und die Städte Bochum und Hagen finanziert wird, stellt der **Eisenbahnbetrieb der Ruhrtalbahn** zwischen Bochum-Dahlhausen und Hagen Hbf. dar. Durch eine Kooperations- und Zuwendungsvereinbarung ist dieser Betrieb zunächst bis Ende 2011 gesichert. Der Ennepe-Ruhr-Kreis bezuschusst den im Sommerhalbjahr regelmäßig stattfindenden Eisenbahnverkehr mit rund 99.000 Euro/ Jahr aus den verbleibenden Mitteln der ÖPNV-Pauschale und strebt an, den Betrieb der Ruhrtalbahn über diesen Zeitpunkt hinaus langfristig zu sichern.

12.3 Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur

Durch den Nahverkehrsplan werden neben dem betrieblichen Leistungsangebot Vorgaben zum Ausbau der betrieblichen und kommunalen Infrastruktur getroffen. Er enthält u. a. die Maßnahmen, für die die Verkehrsunternehmen und/ oder kreisangehörigen Städte Landesfördermittel nach § 12 ÖPNVG (Pauschalierte Investitionsförderung) beantragt haben bzw. eine Beantragung beabsichtigen.

Die **betriebliche Infrastruktur** umfasst ortsfeste Anlagen wie Fahrweganlagen inkl. Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen, Betriebshofanlagen und Werkstattgebäude und damit verbundene Sicherheits- und Navigationssysteme. Ihr kreisseitiger Finanzierungsbedarf ist – ebenso wie die Beschaffung und Ausrüstung der Fahrzeuge sowie die Finanzierung aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsmehrleistungen – im Rahmen der in Kap. 12.2.2 dargestellten Ausgleichsleistungen enthalten.

Allerdings ist der Ausstattungsstandard der technischen Infrastruktur in den Verkehrsunternehmen unterschiedlich, woraus sich u. a. Kostenunterschiede erklären. Der Ennepe-Ruhr-Kreis strebt auf diesem Gebiet langfristig ein kreisweit einheitliches Niveau, z. B. auf dem Gebiet der dynamischen Fahrgastinformation und der Lichtsignalbeeinflussung, an. Entsprechende Investitionen, die eine entsprechende Erhöhung der Ausgleichsleistungen bedingen, sind dann insbesondere bei dem kreiseigenen Unternehmen VER erforderlich.

Die **kommunale Infrastruktur** umfasst vorrangig die Maßnahmen zum Aus- und Neubau von Bushaltestellen und Verknüpfungspunkten sowie die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen, z. B. durch Busschleusen und Ampelbevorrechtigung, für deren Realisierung und Finanzierung im Ennepe-Ruhr-Kreis i. d. R. die kreisangehörigen Städte als Straßenbaulastträger zuständig sind. Die durch die Kommunen in den kommenden Jahren vorgesehenen Maßnahmen sind in Kap. 10.3.4 ff. aufgelistet und enthalten – soweit möglich – entsprechende Kostenangaben und geplante Realisierungszeitpunkte.

Während die für Haltestellen erforderlichen Tiefbaumaßnahmen in der Zuständigkeit der jeweiligen kreisangehörigen Stadt liegen, ist die Verantwortung für ihre Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit etc.) nicht eindeutig geregelt. Auf diesem Feld betätigen sich sowohl die kreisangehörigen Städte als auch die bedienenden Verkehrsunternehmen.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis wird im Sinne einer größeren Transparenz darauf hinwirken, dass die Zuständigkeiten für die Errichtung, Instandsetzung und Unterhaltung der ÖPNV-Infrastruktur noch eindeutiger zwischen den Straßenbaulastträgern/ kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen geregelt werden.

13 Strategische Umweltprüfung

Strategische Umweltprüfung

Die Verpflichtung, Maßnahmenkataloge von Nahverkehrsplänen einer Strategischen Umweltprüfung zu unterziehen, ergibt sich aus den Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)[98] sowie der EU-Richtlinie 2001/42/EG[99]. Die Durchführung einer Umweltprüfung ist gemäß § 14b UVPG jedoch nur für solche Maßnahmenvorschläge erforderlich, die für Vorhaben einen konkreten Rahmen setzen und bei denen eine Vorprüfung im Einzelfall absehbar erhebliche Umweltwirkungen erwarten lässt. Eine einzelprojektbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen eines Feststellungsverfahrens kann daher durch eine Strategische Umweltprüfung nicht ersetzt werden.

Im vorliegenden Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises werden verschiedene Maßnahmen entworfen, die die Anforderungen der Leitlinien zur Nahverkehrsplanung erfüllen und das bestehende ÖPNV-Angebot attraktiver gestalten sollen (auch über die definierten Mindeststandards hinaus, sofern entsprechende Potenziale zur Stärkung des ÖPNV zu erwarten sind).

Die einzelnen Maßnahmen werden im Folgenden thematisch gegliedert und die relevanten Umweltwirkungen sowie die Notwendigkeit einer vertiefenden Prüfung der Umweltwirkungen bei Notwendigkeit dargestellt. Die vorgenommene Beurteilung lehnt sich dabei an die Einzelfallprüfung (überschlägige Prüfung) entsprechend § 14b UVPG an.

98 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25.06.2005, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23.10.2007

99 Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.06.2001

■ **Tabelle 82:** Prüfung der Umweltwirkungen der Maßnahmenbereiche im NVP

Maßnahmenbereich	**Umweltwirkung**	**Vertiefende Prüfung notwendig**
Betriebliche Maßnahmen		
Fahrplanänderungen	Diese Maßnahmen wirken sich in der Regel nicht auf den Fahrzeugbedarf aus uns sind daher nicht mit zusätzlichen Umweltbelastungen verbunden.	Nein
Angebotsverdichtungen bei bestehenden Buslinien	Angebotsverbesserungen sind i. d. R. mit Leistungsmehrungen (gefahrene Kilometer und eingesetzte Fahrzeuge) verbunden, die zu zusätzlichen Lärm- und Schadstoffemissionen führen. Im Gegenzug wird eine Verringerung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr im gleichen Korridor erwartet. Die Umweltwirkungen werden bei Angebotsausweitungen insbesondere durch den Einsatz von Neufahrzeugen mit sukzessive geringeren Emissionsbelastungen minimiert.	Nein
Änderung der Streckenführung bei bestehenden Buslinien	Die Verlegung von Streckenführungen in benachbarte Straßenzüge oder Korridore bewirkt eine kleinräumige Verlagerung von Emissionen, die durch den ÖPNV-Betrieb grundsätzlich entstehen. In der Gesamtbetrachtung sind hier jedoch keine nennenswerten Zusatzbelastungen zu erwarten.	Nein
Einrichtung neuer Buslinien	Die Befahrung neuer Streckenführungen führt zu einer erhöhten Belastung in diesem Bereich. Im Gegenzug wird eine Verringerung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr im gleichen Korridor erwartet. Die Umweltwirkungen werden bei Angebotsausweitungen insbesondere durch den Einsatz von Neufahrzeugen mit sukzessive geringeren Emissionsbelastungen minimiert.	Nein
Weiterentwicklung der Fahrzeugaustattung	Die Neuanschaffung von Fahrzeugen führt sukzessive zu einer Verringerung der Schadstoffemissionen und des Kraftstoffsverbrauchs. Dies kompensiert ggf. höhere Emissionen z. B. durch den Einsatz von Fahrzeugen mit Klimaanlagen.	Nein
Infrastrukturelle Maßnahmen		
Einrichtung neuer Bushaltestellen	Bei Anlage neuer Haltestellen tritt ggf. eine Flächenversiegelung in geringem Umfang ein. Hier handelt es sich überwiegend um Flächen in Siedlungsbereichen, so dass hier keine nennenswerten Auswirkungen auf die Umwelt entstehen.	Nein
Einrichtung neuer Linienwege	Die Befahrung neuer Streckenführungen erfordert keinen Straßenneubau. Es wird das bestehende Straßennetz genutzt. Zusätzliche Belastungen sind hier daher nicht zu erwarten.	Nein
Aus- und Umbau von bestehenden Haltestellen (z. B. Erweiterung oder niederflurgerechter Ausbau)	Der Aus- und Umbau von Haltestellen ist ggf. mit einer zusätzlichen Flächenversiegelung in geringem Umfang verbunden. Hier handelt es sich überwiegend um Flächen in Siedlungsbereichen, so dass hier keine nennenswerten Auswirkungen auf die Umwelt entstehen.	Nein
Aus- und Umbau von Straßenbahnlinien		
Ausbau/ Ertüchtigung der Straßenbahnlinie 310 zwischen Witten Heven und Witten Crengeldanz	Die Trasse ist bereits vorhanden und wird modernisiert. Hier sind keine Zusatzbelastungen durch den Ausbau der Strecke zu erwarten.	Nein

Neubau Straßenbahnlinie 310 zwischen Bochum Unterstraße und Witten Crengeldanz inkl. Verlängerung bis Bahnhof Langendreer	Umweltrelevante Maßnahme gemäß UVPG	Ja (sofern nicht in übergeordneten Plänen enthalten)
Verlängerung der Straßenbahnlinie 310 von Heven bis Freizeitzentrum Kemnade	Umweltrelevante Maßnahme gemäß UVPG	Ja (sofern nicht in übergeordneten Plänen enthalten)

Die Notwendigkeit einer vertiefenden Prüfung ergibt sich lediglich für die dargestellten Maßnahmen im Bereich des Straßenbahnnetzes, soweit hier keine Vorfestlegungen durch übergeordnete Pläne getroffen werden.

Die Maßnahmen zum Aus- und Neubau der Straßenbahnlinie 310 sind als Bestandteil des Bedarfsplans Schiene nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW im NVP zu berücksichtigen. Auf der Ebene des Nahverkehrsplans ist somit keine abwägende Entscheidung mehr möglich, die Durchführung einer vertiefenden Umweltprüfung daher nicht erforderlich.

Für alle geplanten Neubaumaßnahmen der Straßenbahnlinie 310 zwischen Bochum und Witten wird derzeit das Planfeststellungsverfahren nach § 28 PBefG durchgeführt. In diesem Rahmen ist eine vorhabensbezogene Umweltverträglichkeitsstudie nach dem UVPG erarbeitet worden, die die Grundlage für die vorzunehmenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft bildet.

14 Wirkungsanalyse

Im Ennepe-Ruhr-Kreis werden an einem Normalwerktag rund 960.000 Personenfahrten im motorisierten Verkehr (Individual- und Öffentlicher Verkehr) zurückgelegt (Binnenverkehre sowie Verkehre in benachbarte Städte bzw. Kreise). Im ÖPNV sind dabei durchschnittlich an einem Werktag

- 3 Straßenbahnen und
- 218 Busse
- auf 94 Linien eingesetzt, die
- ca. 10,9 Mio. Wagenkilometer zurücklegen.

Auf den Linien des straßengebundenen ÖPNV werden schätzungsweise etwa 180.000 Fahrten pro Tag bzw. rund 41 Mio. Fahrten pro Jahr absolviert. Das Nachfrageverhalten und die Verkehrsmittelwahl werden neben der ÖPNV-Angebotsqualität entscheidend auch von externen Faktoren bestimmt, z. B. der Pkw-Verfügbarkeit und den Kosten der Pkw- und ÖPNV-Nutzung. Mit den im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes ist eine moderate Zunahme des Marktanteils im ÖPNV und somit eine Stabilisierung der Fahrgastzahlen zu erwarten.

Der Kreis gibt für die Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV pro Jahr rund 10,5 Mio. Euro aus. Das sind bezogen auf jeden Einwohner etwa 30 Euro und umgerechnet auf jede im ÖPNV zurückgelegte Fahrt etwa 0,24 Euro.

Ein Verringerung des Finanzierungszuschusses des Kreises bzw. die Einstellung der Finanzierung würde gravierende Folgen für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes haben. Absehbar würden die Verkehrsunternehmen nur noch eigenwirtschaftliche Verkehre durchführen, die sich auf besonders nachfragestarke Achsen und den Schulverkehr konzentrieren würden. Im Schulverkehr würden erfahrungsgemäß dabei nur noch bestimmte Schulanfangs- bzw. Schulendzeiten bedient werden. Der Kreis als Aufgabenträger hätte nur noch geringen Einfluss auf die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge.

Die ÖPNV-Nutzung im Jedermannverkehr würde drastisch abnehmen. Der erreichte Marktanteil würde schätzungsweise um mehr als die Hälfte zurückgehen und dann nur noch bei rund 5 % im Stadt-Umland-Verkehr und 3 % im ländlichen Raum liegen. Damit verbunden wären eine deutliche Reduzierung der ÖPNV-Fahrten und eine erhebliche Verlagerung von Fahrten auf den motorisierten Individualverkehr (MIV). Ebenso würde eine spürbare Einschränkung der Mobilität bei Verkehrsteilnehmern eintreten, die über kein Auto verfügen und z. B. wegen Mobilitätseinschränkungen nicht (mehr) mit dem Fahrrad fahren können.

Eine grobe Abschätzung ergibt eine Steigerung der Fahrtenanzahl im MIV um etwa 7 % und damit um durchschnittlich rund 200.000 Kilometer pro Tag.

Insgesamt würde dieses Szenario zu einer signifikanten Mehrbelastung der Umwelt mit Schadstoffemissionen (z. B. Steigerung der CO_2 – Emissionen um rund 38 t/ Tag, der NOX-Emissionen um rund 24 kg/ Tag) im Ennepe-Ruhr-Kreis führen.

PGN

Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Tel. 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58
pgn@pgn-kassel.de ■ www.pgn-kassel.de

Ennepe-Ruhr-Kreis
Der Landrat

Vorlage der Verwaltung

Fachbereich Finanzen, Kreisentwicklung und Arbeit
Kreisentwicklung und Beteiligungen
Aktenz.: 80/1
Datum: 30.05.2011

Drucksache-Nr.: **31/11**

Beratung	im	Ausschuss für Kreisentwicklung, Wirtschaft und Verkehr Kreisausschuss
Beschluss		Kreistag

[X] öffentlich

[ ] nicht öffentlich

Anpassung des Leistungsangebotes im ÖPNV

Begründung

Aufgrund der sich verschärfenden Haushaltslage hat der Kreistag zu Beginn des Jahres 2010 eine Haushaltskommission gebildet, um zu prüfen, inwieweit in den einzelnen Produktbudgets des Kreishaushalts noch Möglichkeiten der Einsparung bzw. der Ergebnisverbesserung bestehen.

In diesem Zusammenhang wurde vereinbart, auch das im Nahverkehrsplan 2009 festgelegte Leistungsangebot im Hinblick auf mögliche Angebotsanpassungen zu untersuchen. Der Arbeitsprozess wurde in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen durchgeführt und erfolgte unter der Prämisse, dass die im Nahverkehrsplan 2009 festgelegten Qualitätsstandards weiterhin erfüllt werden.

Im Ergebnis wurde ein erstes Paket von Maßnahmen erarbeitet, das aufgrund der erhobenen Fahrgastnachfrage und vorhandener Fahrplanalternativen aus Fahrgastsicht vertretbar war. Diese Maßnahmen wurden zum Winterfahrplanwechsel (09.01.2011) umgesetzt, sofern sie im Einklang mit dem im Jahr 2009 beschlossenen Nahverkehrsplan für den Ennepe-Ruhr-Kreis (NVP EN) standen, der unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen und der kreisangehörigen Städte erarbeitet worden ist.

Darüber hinaus hatte die Kreisverwaltung mit Unterstützung der Verkehrsunternehmen ein Bündel von Maßnahmen identifiziert, das weitere rd. 500.000 Wagen-km jährlich umfasst und im Hinblick auf die Fahrgastnachfrage näher untersucht wurde.

Auf dieser Grundlage ergab sich der in Anlage 1 dargestellte Einsparvorschlag, durch den Kostensteigerungen kompensiert und nach Möglichkeit Einsparungen erzielt werden sollten, die zu einer Entlastung des Kreishaushalts führen.

Sofern zur Umsetzung eine Änderung des NVP EN erforderlich ist, wurde hierzu das gesetzlich vorgeschriebene Beteiligungsverfahren (§ 9 ÖPNVG NRW) mit den betroffenen kreisangehörigen Städten, Verkehrsunternehmen und den betroffenen benachbarten Aufgabenträgern eingeleitet.

Die Stellungnahmen aus dem Verfahren für die Änderung des Nahverkehrsplans liegen sowohl von den kreisangehörigen Städten als auch den benachbarten Aufgabenträgern und betroffenen Verkehrsunternehmen vor (vgl. Anlage 2).

Unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen und nach Diskussion mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und kreisangehörigen Städten hat die Verwaltung nunmehr eine Umsetzungsempfehlung (vgl. Anlage 1) erarbeitet. Diese Umsetzungsempfehlung enthält mit einem Leistungsvolumen von rd. 86.000 Wkm/a nur einen kleinen Teil der ursprünglich erarbeiteten Einsparvorschläge, um Attraktivitätseinbußen und Fahrgastabwanderungen im ÖPNV zu vermeiden. Hierdurch werden Mehrleistungen kompensiert, die sich durch die Verlängerung einzelner Wittener Buslinien von der Haltestelle Witten „Rathaus“ zum neuen ZOB am Hauptbahnhof ergeben.

Beschluss

Der Kreistag beschließt eine Anpassung des Fahrplanangebotes entsprechend der in Anlage 1 dargestellten Umsetzungsempfehlung, sowie eine entsprechende Änderung des gültigen Nahverkehrplanes für den Ennepe-Ruhr-Kreis.

Anlage 1

Linie	Linienweg	Einsparvorschlag	Volumen des Einsparvorschlags (geschätzt in km/a)	Stellungnahmen	Empfehlung der Kreisverwaltung	Volumen der Empfehlung (geschätzt in km/a)
320	Witten-Rüdinghausen - Annen S - Rathaus - Heven - Bochum-Ruhr-Universität	Einstellung des Linienastes Witten-Rathaus bis Bochum Uni an Samstagen	12.500	Zustimmung Stadt Bochum, Ablehnung Stadt Witten, Zustimmung der BOGESTRA	Keine Umsetzung aufgrund der Bedeutung des Wohnstandortes "Witten" für die Studierenden / Mitarbeiter der RUB.	0
330	Hattingen - Oberstüter - Niedersprockhövel	Einstellung der Linie an Samstagen und Sonntagen	68.000	Ablehnung Hattingen (Untersuchung AST gefordert), Ablehnung Sprockhövel, Ablehnung der VER	Keine Umsetzung der Maßnahme, da ein Grundangebot erhalten bleiben soll.	0
359	E-Burgaltendorf - Bochum Dahlhausen - Hattingen - Holthausen	Montag - Samstag, Einstellung des Astes Burgaltendorf Burgruine - Dahlhausen BF.	7.500	Hattingen Zustimmung (Einschränkung AST prüfen), Essen und Bochum Ablehnung, Ablehnung der BOGESTRA	Lt. Auskunft der Stadt Bochum (vom 13.05.11) kann die Pontonbrücke kurzfristig nicht mehr mit Linienbussen befahren weden. Die Städte Essen, Bochum und der Ennepe-Ruhr-Kreis überplanen das aktuelle Angebot unter der Vorgabe der Kostenneutralität.	0
373	Holzkamp Geamtschule - Stockumer Bruch	Rücknahme Samstags	7.000	Ablehnung Stadt Witten, Zustimmung der VER	Umsetzung, da die Fahrgastnachfrage am Samstag sehr gering ist und eine Verbindung Stockum - Annen bei einmaligem Umstieg weiterhin gegeben ist. Die Reisezeit durch die Umsteigeverbindung erhöht sich für die wenigen Fahrgäste hierbei von ca. 15 Min auf ca. 30 Min.	7.000
375	RUB/Herbede - Heven - Rathaus - Annen - Wartenberg	Montag - Samstag, Einstellung des Astes Borbach bis Wartenberg, Integration der Haltestellen "Lange Str." und "Wartenberg" in das vorhandene AST-Angebot.	9.000	Ablehnung Stadt Witten, Zustimmung der BOGESTRA	Beibehaltung des bestehenden Angebots, da die Einsparmöglichkeiten bei AST-Übernahme kritisch bewertet werden.	0
378	Witten-Bommern - Rathaus - BO-Langendreer S - Do-Lütgendortmund S - Castrop-Rauxel	Nach Fertigstellung des ZOB Witten endet diese Linie dort. In der HVZ wird sie nach Witten Bommern verlängert.	23.000	Zustimmung Stadt Witten, Ablehnung BOGESTRA	Verlängerung nach Bommern erfolgt abweichend zur Festlegung im NVP nachfragegerecht zusätzlich Samstags, Sonn- und Feiertags, so dass immer mindestens 2 Verbindungen zwischen Bommern und Witten ZOB angeboten werden. Im Spätverkehr (SVZ II) Montags - Freitags wird dies durch die Linien 379, 592 und SB 38 sichergestellt.	7.000

Linie	Linienweg	Einsparvorschlag	Volumen des Einsparvorschlags (geschätzt in km/a)	Stellungnahmen	Empfehlung der Kreisverwaltung	Volumen der Empfehlung (geschätzt in km/a)
542	Ha-Kabel - Stadtmitte - Hbf - Haspe - Gevelsberg Bf	Rückführung des 15-Min-Taktes nachmittags (Mo-Fr) auf einen 30-Min-Takt auf Gevelsberger Stadtgebiet.	35.000	Ablehnung Stadt Gevelsberg, Stadt Hagen äußert Bedenken, HST äußert Bedenken	Beibehaltung des bisherigen Angebotes infolge der hohen Bedeutung der Linie für die Erschließung der Bevölkerung entlang des Linienweges und zur Verbindung ins benachbarte Oberzentrum Hagen.	0
552	Gevelsberg - Asbeck - Silschede - Wetter-Loh	Audünnung auf 60-Min-Takt	50.000	Zustimmung Stadt Wetter, Zustimmung der VER, teilw. Zustimmung der Stadt Gevelsberg (Gevelsberg wünscht den Erhalt des 30-Min-Taktes bis Silschede)	Beibehaltung des 30-Min-Taktes auf dem Abschnitt "Gevelsberg Rathaus" - "Klostermark"; Ausdünnung auf einen 60-Min-Takt zwischen "Klostermark" und "Wetter Loh"; Schaffung eines angenäherten 30-Min-Taktes zwischen Gevelsberg und Silschede durch entsprechende Ausrichtung der Fahrplanzeiten der Linien SB 38 und 552.	48.000
563	Bahnhof Ennepetal (Gev.) - Braken - Gev. Hbf. - Elsternweg	Ausdünnung auf 60-Min-Takt	42.500	Ablehnung Stadt Gevelsberg, Ablehnung der VER	Beibehaltung des bisherigen Angebots zur Erhaltung eines attraktiven ÖPNV-Angebots in Gevelsberg.	0
567	Blücherplatz - Schwelm Bf - Am Brunnenhof	Entfall der Linie	10.000	Ablehnung Stadt Schwelm, Zustimmung der VER	Einstellung der Linie, da Paralellverkehr auf dem kompletten Abschnitt vorhanden ist und der Bereich Brunnenhof durch die im 30-Minuten-Takt verkehrende Linie 550 erschlossen wird. Die Erreichbarkeit des Wohngebiets "Brunnen" wird durch die Haltestelle "Brunnenstr." (maßgebender Haltestelleneinzugsbereich 600m) sichergestellt.	10.000
569	Dorma - Altenvoerde - Ept. Bus Bf.	Rücknahme der Linie	6.000	Zustimmung Stadt Ennepetal, Zustimmung der VER	Einstellung des Angebotes, da ein attraktives Paralellangebot durch die Linie 550 besteht.	6.000

Linie	Linienweg	Einsparvorschlag	Volumen des Einsparvorschlags (geschätzt in km/a)	Stellungnahmen	Empfehlung der Kreisverwaltung	Volumen der Empfehlung (geschätzt in km/a)
593	Herzkamp - Haßlinghausen Bus-Bf. - Albringhausen - Wengern - Wetter Bf.	Sonntags komplette Rücknahme des Angebots. Ausdünnung an Samstagen nur nachmittags.	23.000	Ablehnung der Stadt Wetter, BVR äußert Bedenken	Rücknahme des Angebots, wenn an Sonn- und Feiertagen die nicht mehr bedienten Haltestellen "Sackern", "Albringhausen-Dorfschänke", "Am Overbeck", **"Im Korten" und "Transformator"** in das bestehende AST-Angebot Wetter-Voßhöfen integriert werden können **und auch eine stündliche Bedienung aller Haltestellen in Alt-Wetter weiterhin sichergestellt wird**; Sicherstellung der stündlichen Bedienung aller Haltestellen zwischen Wengern und Alt-Wetter sowie in Alt-Wetter durch Neuordnung des Angebots der Linien SB 38 und 592; Prüfung eines alternativen Angebots auf dem Abschnitt Wetter - Witten - Hattingen (Ruhrtalbus).	5.000
634	W-Barmen - Sprockhövel-Gennebreck - Hattingen-Elfringhausen - Velbert-Nierenhof	Samstag + Sonntags Überprüfung des Angebots	18.500	Ablehnung Stadt Hattingen, Ablehnung Stadt Sprockhövel, die WSW mobil äußert Bedenken, Stadt Wuppertal keine schwerwiegenden Bedenken	Keine Umsetzung der Maßnahme, da ein Grundangebot erhalten bleiben soll.	0
141E	Essen-Heisingen - Kupferdreh - Niederwenigern - Hattingen Mitte - Welper	Überprüfung der Verstärkerfahrten im Schulverkehr	1.000	Zustimmung Stadt Hattingen, Zustimmung der VER	Umsetzung der Optimierung in Form einer Einsparung von 2 Fahrten.	3.000

TOP 12. Anpassung des Leistungsangebotes im ÖPNV
Drucksache-Nr. 31/11

Der Vorsitzende weist auf die Modifizierung der Anlage 1 hin.

Herr Meyer signalisiert die Zustimmung seiner Fraktion zur Vorlage, spricht sich aber gleichzeitig gegen weitere Kürzungen im ÖPNV aus und besteht auf die Umsetzung des zu fassenden Beschlusses durch die Verwaltung.

Herr Nockemann pflichtet Herrn Meyer bei und stimmt der Vorlage zu. Er hält unter Verweis auf den hohen Zuschussbedarf des ÖPNV höhere Einsparungen für wünschenswert.

Frau Altenhein lehnt Kürzungen im ÖPNV grundsätzlich und damit auch die Vorlage ab.
Sie hält insbesondere die Ausdünnung der Linie 593 für problematisch und verweist auf die zusätzlichen Kosten für ein Sammeltaxi.

Herr Schwunk lehnt die Vorlage ab, da sie alle gesteckten Ziele verfehle.

Herr Kanand kündigt die die Ablehnung seiner Fraktion zur Vorlage an und spricht sich ebenfalls gegen die Ausdünnung der Linie 593, insbesondere wegen der angebundenen sozialen Einrichtungen aus.

Herr I. Wichert lehnt die Vorlage ebenfalls ab und fordert eine Ausweitung des ÖPNV statt Kürzungen in diesem Bereich.

Beschluss
Der Kreistag beschließt eine Anpassung des Fahrplanangebotes entsprechend der in Anlage 1 dargestellten Umsetzungsempfehlung, sowie eine entsprechende Änderung des gültigen Nahverkehrplanes
für den Ennepe-Ruhr-Kreis.

Abstimmungsergebnis:
mehrheitlich beschlossen